

VÅRE TI VIKTIGSTE POLAREKSPEDISJONER



UTFORSKET: Dette kartet viser sledeekspedisjonen i 1906. (Norsk Polarinstitutt).

Våre ti viktigste polarekspedisjoner

I Nansen-Amundsen-året 2011 kårer Nordlys og Norsk Polarinstitutt de ti viktigste norske polarekspedisjonene. I en serie over ni uker vil vi presentere de ulike ekspedisjonene, som en jury av eksperter har valgt ut.

5

I DAG NR.

NORDVESTPASSASJEN
«GJØA» 1903-1906



JURYEN: Fra v. professor Robert Marc Friedman, polarekspert Olav Orheim, ekspedisjonsdeltaker Liv Arnesen, polarhistoriker Harald Dag Jølle (leder) og polarhistoriker Susan Barr.

JURYENS BEGRUNNELSE

For første gang seilte et skip gjennom hele denne sagnomsuste passasjen, som europeiske sjøfartsnasjoner i århundrer hadde jaktet på.

På dette tidspunktet var Nordvestpassasjen for lengst gitt opp som et mål for skipsfarten, likevel var det et av de store geografiske målene.

Samtidig ble ekspedisjonen viktig i utviklingen av norsk polarlogistikk, ikke minst på grunn av den kunnskapen og erfaring Amundsen og hans deltakere skaffet seg i møte med inuittkulturen i Nord-Canada.

Ekspedisjonen gjorde også viktige studier av den magnetiske nordpolen, som var det uttalte målet for ferden.

TIDLIGERE PRESENTERT

6. «Maud» 1918-1925	12.11
7. Svalbard 1909	4.11
8. «Fram» 1898-1902	29.10
9. Antarktis 1949-1952	22.10
10. Nordpolen 1990	14.10

Et nøtteskall i



LITEN: «Gjøa», kjøpt i Tromsø, var intet imponerende ekspedisjonsfartøy. Men god nok til Nordvestpassasjen.

LØRDAG REPORTASJESERIE

Tekst: Asbjørn Jaklin



To britiske marinefartøyer med 129 mann var forsvunnet sporløst. Lille «Gjøa», utbedret ved Tromsø Skipsverft, ville forsøke seg.

NORDVESTPASSASJEN, 31. AUGUST 1903. Roald Amundsen sitter og noterer i sin dagbok da han hører et forferdelig skrik. Et skrik som går gjennom marg og bein.

Amundsen løper opp på dekk. Til sin forskrekkelse ser han at det står flammer og svart røyk opp gjennom luken til maskinrommet.

Noe skittent pussegarn har tatt fyr, midt mellom tanker som inneholder ti tusen liter drivstoff! «Gjøa» står i fare for å springe i luften som en kjempebombe. Amundsen og mannskapet jobber febrilsk, to slukningsapparater tømmes, de pøser på med vann.

De vinner kampen mot flammene i tide før drivstoffet antennes og stanser forsøket på å finne Nordvestpassasjen helt i starten.

DAGEN ETTER fortsetter de seilasen i de vanskelige farvannene. Det er lite is, men kartene er elendige og grunnene lurer overalt. Land som er markert som øyer viser seg å være en del av fastlandet. Lenger nord vil farvannene være helt ukjente.

Det er Amundsens tørn ved roret. Han setter selv kursen og planen hans med ekspedisjonen er dobbel. Han vil utforske den magnetiske nordpolen og samtidig bli den første som klarer å forser de islagte havområdene nord for Canada og Alaska.

DET ER EN gammel drøm, å finne Nordvestpassasjen, en vestlig sjøforbindelse mellom Europa og Asia. Utallige ekspedisjoner gjennom 400 år har forsøkt, ingen har klart å trenge gjennom. Det britiske parlamentet utlovde i 1745 en stor pengesum, 20 000 pund, til den som fant passasjen.

Den britiske marinen gjorde et seriøst forsøk i 1845. Sir John Franklin og 128 mann seilte ut Themsens 19. mai, dreide nordover og ble sist sett 26. juli ved innløpet til Nordvestpassasjen.

De kom ikke gjennom til Asia. De kom heller ikke tilbake. Tatt av skruis? Skjørbuk? Forgiftning? Bare spørsmålene og en følelse av uhygge var tilbake. Kunne en så velutrustet ekspedisjon med 129 mann bare forsvinne?

AMUNDSEN KRYPER opp på hyttetak for å få best mulig utsikt framover. I le ligger en lav øy, Amundsen forsøker å styre godt utenom en lang grunne mot øst.

Med sjefen selv ved roret grunnstøter «Gjøa». Først en gang – de kommer av – og så en gang til. Klokkene er seks om morgenen, motoren har stoppet og «Gjøa» står bom fast.

En lett båt settes ut for å lodde. Det er grunt til alle retninger. «Gjøa» står på et rev som forgreiner seg forover, bakover



MANNSKAPET: Foran fra v. Roald Amundsen, Peder Ristvedt fra

og til sidene. Verst av alt, de har gått på ved høyvann.

25 kasser med hundepemmikan, 190 kilo i hver, kastes over bord. «Gjøa» står like fast. Det går mot natt.

NESTE MORGEN faller barometeret, vinden øker på fra nord, full storm og sludd. Skumsprøyten slår over «Gjøa» som hogger på revet.

Amundsen bestemmer seg for et desperat trekk i en desperat situasjon. Han vil prøve å seile «Gjøa» av revet. Seilene settes mens vinden uler. Presset fra seilene, sammen med bølgene, løfter «Gjøa» opp – bare for å kaste henne ned i steinene igjen. Hvor lenge vil skroget holde?

Amundsen klatrer opp i riggen for å få bedre oversikt. Forlengelsen av revet foran dem ligger jo nesten tørt! De kan umulig komme over.

i Nordvestpassasjen



Sandsvær, Adolf Lindstrøm fra Hammerfest og Helmer Hanssen fra Vesterålen. Bak fra v. danske Godfred Hansen og tromsøværingen Anton Lund, samt to hjelpemannskaper.

«Gjøa» var ikke store nøtteskallet, men kom fram der andre hadde gitt opp.

Må han forberede seg på det verste? Amundsen klatrer ned av riggen for å gi orde om å sette ut livbåtene med det nødvendigste; proviant, geværer og ammunisjon.

FØRSTESTYRMANN ANTON LUND, eldstemann om bord og ishavs veteran fra Tromsø, nekter å gi opp. Han tar re-

solutt over kommandoen og beordrer resten av dekkslasten over bord.

To og to går de løs på kassene på dekk. De veier 200 kilo hver, men kastes som høysekker over ripa. Amundsen klatrer opp i riggen igjen.

En skutelengde igjen nå, til det grunneste på revet. Masten

Peder Ristvedt ved 25-årsjubileet for ekspedisjonen

skjelver i stormen. «Gjøa» løftes opp og kastes ned i steinene, hogg etter hogg. Amundsen ber til den allmektig. Et nytt, grusomt støt – verre enn noensinne – og så! «Gjøa» glir endelig av. Noe er galt med roret, men de klarer å utbedre skaden. Lund, som nektet å gi opp, får sin velfortjente takk.

VÅRE TI VIKTIGSTE POLAREKSPEDISJONER

Vår passasje hadde jeg tenkt å feire litt høytidelig, men nu blev det kun et lite beger whisky på dekk i all fart.

Roald Amundsen etter å ha seilt Nordvestpassasjen

◀◀◀ **IEIBUKT** på Kong William Land, finner de ei perfekt havn der «Gjøa» kan ligge trygt i de lange vintermånedene. Amundsen døper stedet «Gjøahavn». Her blir skipet liggende i nesten to år.

Ekspedisjonens medlemmer blir godt kjent med inuittene, eller eskimoene, som er betegnelsen de bruker.

Helmer Hanssen opplever dem som vennlige mennesker som alltid er i godt humør, men han sjokkeres åpenbart også av deres levevis.

«Eskimoenes sans for renslighet er utenfor all beskrivelse. De bruker tungen som universal-rensekut og slikker barna sine både her og der, akkurat som en katt. Når de så at vi vaske oss i vann, hylte de av latter», skriver Helmer Hanssen senere.

FOR ROALD AMUNDSEN blir møtet med inuittene en videregående undervisning i arktisk overlevelseskunst. Han begynner selv å gå kledd som dem, i anorakk av reinsdyr som henger løst slik at kroppen får ventilasjon.

«Jeg finner det fortrinnsvis. Nå kan jeg røre meg som jeg vil. Er alltid varm, men aldri svett.» skriver han i dagboka.

Kontakten med inuittene, også deres kvinner, blir intim. Gustav Wiik, annenmaskinist og ansvarlig for magnetiske observasjoner, er krass i sine dagboksnotater. Han erger seg over sine kollegaers fyll, tobakks spyting og at de stadig løper etter inuittenes koner.

Det roer seg ned når de oppdager stygge sår, symptomer på syfilis. hos en av inuittene.

MOT SLUTTEN av mars 1904 drar Amundsen og maskinisten Peder Ristvedt på en sledetur mot den magnetiske nordpol. De vender tilbake i slutten av april måned.

Å gå mot det magnetiske punktet vist seg å være vanskelig. På grunn av drivisen er omgivelsene i konstant bevegelse. I mangel av noe eksakt polpunkt blir nasjonaldagen 17. mai erklært som ekspedisjonens høydepunkt.

I AUGUST 1905 er isforholdene slik at «Gjøa» kan seile videre. I løpet av to ukers vanskelig seilas over ukjente grunner når «Gjøa» Kapp Perry i Alaska der skipet møter en amerikansk hvalfanger.

Nå får de vite om det ansente forholdet mellom broderlandene i unionen. En gammel amerikansk avis har tittelen *War between Norway and Sweden*. Så ille er det dog ikke.

Resten av farvannet til Beringstredet, der Nordvest- og Nordøstpassasjen møtes, er nå isfritt. Likevel velger Amundsen en tredje overvintring, denne gangen ved King's Point.

Han begrunner dette med isforholdene. Biografen Tor Bomann-Larsen spør om Amundsen kanskje syntes at to års fravær var for kort tid for et så stort foretagende?

IKKE ALLE er like motivert for en tredje mørk polarvinter. Alle blir imidlertid om bord. Amundsen kan prise seg lykkelig for at kokken Lindstrøm regjerer i byssa.

Adolf Henrik stammer fra en fattig familie av finske innvandrere i Hammerfest. 15 år gammel fikk han jobb som førstereisgutt på en av Hammerfests mange ishavsskuter. Han dro på Ishavet i fem år, hele tida med byssa som den viktigste arbeidsplassen.

I «GJØA» oppstår en helt spesiell fortrolighet mellom Lindstrøm og Amundsen.

Amundsens slutter aldri å undre seg over kokkens gode humør, den praktiske innsikten og pågangsmotet som gjør ham i stand til å løse alle mulige oppgaver.

Det er ikke bare Amundsen som liker den blide kokken. Det gjør alle om bord. Lindstrøm har ingen fiender eller venner. Dermed blir han et samlingspunkt og en fortrolig for alle.

Rundt varmen i byssa samles de for en prat, en kopp kaffe, litt sjelesorg. Lindstrøm tar seg selv lite høytidelig. Det er en positiv egenskap i et miljø av kraftige selvbilder på tokt for Norge i Arktis.

EN SØNDAG holder det på å gå helt galt for Lindstrøm. Han skal til å sette middagsmaten over, men må først få primusen i sving. Som han pleier, ligger Lindstrøm på kne over



HUMØRSPREDER: Kokken Adolf Henrik Lindstrøm fra Hammerfest med dagens fangst. Foto: Frammuseet

apparatet for å få bedre tak når han skal pumpe. Lindstrøm har ansiktet helt ned mot brenneren da den plutselig slår ut.

Karene i akterkahytten hører spetakkelet og iler til. Med brannslangen, som alltid ligger parat, får de slukket i byssa. Den stakkars Lindstrøm er oppsvulmet og ildrød i ansiktet. Forbrenningene gjør ham nesten gal av smerter. Først 14 dager senere er han sitt gamle jeg.

21. OKTOBER 1905 legger Amundsen ut på en 1300 kilometer lang sledetur til Eagle City i det indre av Alaska. Der er det muligheter for å sende telegram hjem om den store bragd. Amundsen kommer velberget fram, han får kontakt med hjemlandet, og venter i et par måneder for at post hjemmefra skal nå fram til ham. Det går fem måneder før sjefen er tilbake på «Gjøa».

31. mars 1906 må mannskapet begrave en av sine. Gustav Wiik får feber, blir alvorlig syk og dør.

I juli 1906 gir Amundsen ordre om oppbrudd. 31. august når «Gjøa» gullgraverbyen Nome der mange nordmenn holder til. de roper hurra og synger *Ja, vi elsker*.

FOR DEN PURUNGE, selvstendige stat Norge har polarbragden en stor symbolsk betydning. Mennene fra «Gjøa» blir feiret som store helter da de vender tilbake til Norge. Skolene har fri og gatene i hovedstaden er fylt til trengsel. Banketten om kvelden blir en gedigen forestilling med statsministeren i spissen.

Roald Amundsen blir tildelt Storkorset av Sankt Olavs orden. Mannskapet blir slått til riddere av 2. klasse. I Tromsø blir det gjort stor stas på Helmer Hanssen og Anton Lund da de endelig er hjemme igjen.

Kilder:

Amundsen, Roald: Nordvestpassagen. 1907.
Bomann-Larsen: Roald Amundsen. 1995.
Hanssen, Helmer: Gjennom isbaksen. 1941.
Næss, Atle: De tre store. Norsk polarhistorie, bind I. 2004.
Huntford, Roland: Roald Amundsens oppdagelsesreiser i bilder. 1988.



REKORDHOLDER: Roald Amundsen fotografert i «Gjøa» etter triumfen





gjennom Nordvestpassasjen. Norske flagg, kongens bilde og motto på veggen bak.

Foto: Nasjonalbiblioteket



KONTAKT: I løpet av to år i «Gjøahavn» fikk ekspedisjonens medlemmer utstrakt kontakt med inuittene i området. Roald Amundsen adopterer Kaumallo, en ti år gammel gutt. Foto: Frammuseet.

Apoteker Zapffe i Tromsø hjalp til

Roald Amundsen kjøpte den 72 fot store hardangerjakta «Gjøa» av ishavsskipper Hans Christian Johannessen i Tromsø for 10 500 kroner, om lag 650 000 kroner i dagens kroneverdi.

Johannessen fra Balsfjord hadde seilt siden han var 16 år, ble skipsfører som 20-åring og hadde seilt «Gjøa» gjennom 18 sesonger på Ishavet.

Amundsen engasjerte Tromsø Skipsverft til å bygge om og forsterke fartøyet. Skuta fikk samtidig montert inn en trettenhesters motor av dansk fabrikk.

Mens «Gjøa» ble bygget om i Tromsø, fikk Amundsen besøk av Fritz G. Zapffe, som i tillegg til å være apoteker også var lokal korrespondent for Morgenbladet.

Zapffe var et sensasjon for sin avis. Med dette reportasjeoppdraget startet et langvarig samarbeid mellom apotekeren og Amundsen. Fritz, som var far til den senere kjente filosofen Peter Wessel Zapffe, holdt sitt hjem åpent for Amundsen når han måtte ønske. Apotekeren fungerte dessuten som rekrutteringsagent overfor nordlendinger som egnet seg som mannskap.

Det var Zapffe som anbefalte Amundsen å ta Helmer Hanssen med på sine ekspedisjoner.

«Utvilsomt den mest anbefalelsesverdige av dem alle», sa apotekeren om Helmer Hanssen.



DUO: Roald Amundsen (t.v.) og Fritz Zapffe på havna i Tromsø. Foto: Tromsø Museum.

Zapffe oppnådde den reserverte Amundsens fortrolighet og ble innviet i ekspedisjonsplanene. Zapffe hjalp også til med det praktiske, blant annet prøvet han ut skosmurning som kunne tåle ekstrem kulde.

Zapffe satte Amundsen i kontakt med den samiske kvinnen, Margrethe Lango fra Karesuando, som fikk i oppdrag å sy klær, soveposer, bellinger og skaller.

Amundsen hentet erfaringer både fra den nordnorske fangstkulturen og urbefolkningenes måte å håndtere ekstremt klima på.