

Asbjørn Jaklin

Norges ti viktigste polarekspedisjoner





Rapportserie nr. 139

Report series no. 139

Asbjørn Jaklin

Norges ti viktigste polarekspedisjoner

Norsk Polarinstitut er Norges sentralinstitusjon for kartlegging, miljøovervåking og forvaltningsrettet forskning i Arktis og Antarktis. Instituttet er faglig og strategisk rådgiver i miljøvernsaker i disse områdene og har forvaltningsmyndighet i norsk del av Antarktis.

The Norwegian Polar Institute is Norway's main institution for research, monitoring and topographic mapping in Norwegian polar regions. The Institute also advises Norwegian authorities on matters concerning polar environmental management.

Nordlys



Norsk Polarinstitut, Framsenteret, 9296 Tromsø, www.npolar.no

Forsidefoto: Observasjoner av solformørkelse, Polhavet 6. april 1894.

E.v. Hjalmar Johansen, Fridtjof Nansen og Sigurd Scott Hansen. Foto: Nasjonalbiblioteket

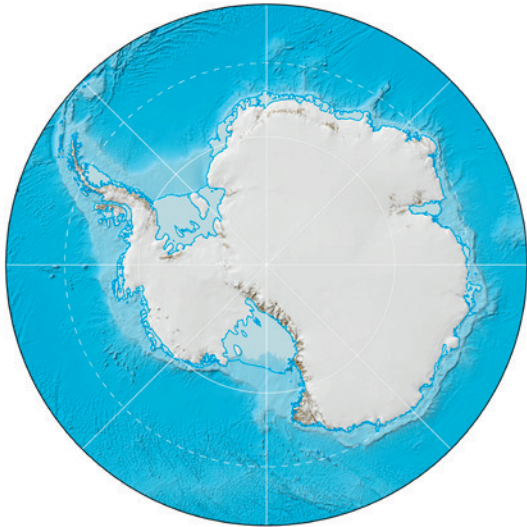
Teknisk redaktør: Gunn Sissel Jaklin, Ann Kristin Balto, Norsk Polarinstitut

Design/layout: Gunn Sissel Jaklin, Audun Igesund, Norsk Polarinstitut

Trykk: Norbye & Konsept 2012

ISBN: 978-82-7666-295-5

ISSN: 0803-0421



Forord

Hva er Norges ti viktigste polarekspedisjoner gjennom tidene? Det kan det nok være mange meninger om. Med denne boka mener vi å kunne gi et kvalifisert svar.

Norsk Polarinstitutt ledet det nasjonale sekretariatet og var sentral i jubileumsåret «Nansen-Amundsen-året 2011». Gjennom året ble 150-årsdagen for Fridtjof Nansens fødsel og 100-årsdagen for at Roald Amundsen og hans menn nådde Sørpolen som de aller første, markert med over 400 arrangementer i Norge og utlandet.

Polarinstituttets historiker, Harald Dag Jølle, fikk idéen om å kåre Norges ti viktigste polarekspedisjoner, og avisa «Nordlys» var velvillig nok til å vie hele 40 sider til prosjektet i en serie fra oktober til desember 2011. Det var viktig å ha en sammensatt til jury til å foreta rangeringen. Jurymedlemmene ble plukket ut blant de fremste med kunnskap om polare ekspedisjoner i Norge, og kåringen er dermed sterkt faglig fundert.

Hvorfor ville vi gjennomføre denne kåringen og gi ut boka? Av samme grunn som var sterkt framme i markeringen av Nansen-Amundsen-året 2011, nemlig at det polare ligger forankret i den norske folkesjela. Vårt forhold til is og snø, utendørsaktiviteter og barske utfordringer er en del av vår identitet. Derfor er det mange som interesserer seg både for datidens og nåtidens polarekspedisjoner. I denne boka gir forfatteren, Nordlys-journalist Asbjørn Jaklin, oss lettfattelige presentasjoner av de ekspedisjonene som juryen kåret som vinnere.

Jan-Gunnar Winther
direktør, Norsk Polarinstitutt



Juryen: Robert Marc Friedman, Olav Orheim, Liv Arnesen, Harald Dag Jølle og Susan Barr. Foto: Truls Brekke

Under Nansens myndige blikk

Fridtjof Nansen kikker ned fra et maleri på veggen. Var det ham som sto for Norges viktigste polarbragd? Og hva med Roald Amundsen som nådde Sydpolen først?

Omgivelsene er imponerende da juryen kommer sammen i september 2011. Diskusjonene skal foregå i Drammensveien 78 i Oslo, en gedigen villa bygd av forretningsmannen og statsråden Hans Rasmus Astrup (1831–1898) og senere overtatt av Det Norske Videnskaps-Akademi.

Juryens formann er polarhistoriker og Nansen-biograf Harald Dag Jølle, ansatt ved Norsk Polarinstitutt i Tromsø og medredaktør av trebindsverket Norsk polarhistorie. Han viser vei inn i Videnskaps-Akademiets styrerom. Det er dominert av en gedigen peis, høyryggede stoler med utskårne snurrepiperier, vegger med tykke trepaneler og malerier i gullramme; en rev på snødekt mark og et kystlandskap.

Villaen sto ferdig ett år før Fridtjof Nansen la ut på sin dristige ekspedisjon på ski over Grønland i 1888. Omgivelsene inviterer derfor til å gå langt tilbake i historien. Men juryens oppgave er også å vurdere de moderne polarekspedisjonene, der vadmelsbukser var erstattet av Gore-Tex-klær.

Det er ingen lett oppgave juryen har foran seg, å peke på de ti viktigste norske polarekspedisjonene. For hva ligger i begrepet viktigst? Hvordan skal det defineres? Juryen må først samle seg om et felles grunnlag for rangering.

Juryformann Jølle legger fram noen aktuelle kriterier: Originalitet, vitenskapelig nytte, ny oppdagelse, rekord, symbolverdi, trendsetter, dristighet, politisk betydning og sportsbragd.

– Det er viktig at ekspedisjonene har hatt vitenskapelig nytte og ikke utelukkende har vært en rekord, sier han.

– Det blir nok nødvendig med flere kriterier, konstaterer Susan Barr, etnolog og polarhistoriker som har permisjon fra Riksantikvaren for å arbeide ved Frammuseet i Oslo. Hun vil gjerne plusse på et kriterium til: At den brede almuen hadde et forhold til den aktuelle ekspedisjonen.

Polarveteranen Olav Orheim er enig i at flere kriterier må til. Han er glasiolog, klimaforsker og tidligere direktør ved Norsk Polarinstitutt, nå ansatt i Norges forskningsråd. – Betydning for næringslivet, norsk suverenitet, nasjonal og internasjonal oppmerksomhet, trekker Orheim fram.

Robert Marc Friedman, vitenskapshistoriker og dramatiker som er professor ved Universitetet i Oslo og professor II ved Universitetet i Tromsø, har lagt merke til at mange ekspedisjoner fikk stor oppmerksomhet i samtiden. Massemediene pispet ofte opp en stor stemning akkurat mens ekspedisjonene pågikk og like etterpå. Friedman mener juryen i større grad må vurdere betydningen ekspedisjonene fikk i ettertid.

Jurymedlem Liv Arnesen er pedagog, ekspedisjonsdeltaker og selvstendig næringsdrivende. Hun gikk alene til Sydpolen i 1994 uten hjelp underveis. Som lærer og eventyrer finner hun de foreslåtte kriteriene fornuftige.

Juryen samler seg etter en grundig debatt om en lange rekke kriterier som legges til grunn for rangeringen:

- Originalitet
- vitenskapelig nytte
- ny oppdagelse
- rekord
- symbolverdi
- trendsetter
- dristighet
- politisk betydning
- sportsbragd
- betydning for næringslivet
- nasjonal/internasjonal oppmerksomhet

- Vi søker ikke nødvendigvis de mest kjente ekspedisjonene, men de som ble viktigst for samfunnet, sier Olav Orheim.

Gjennom en lang arbeidsdag resonnerer juryen seg fram, avgrensar og utdyper kriteriene. Hva er egentlig en norsk ekspedisjon? Norge samarbeidet med andre nasjoner ved flere anledninger. Jurymedlemmene samler seg om at internasjonale ekspedisjoner med viktig norsk deltagelse, må kunne tas med.

Hva så med den moderne, institusjonsbaserte polarforskningen? Er det en bragd av Norge å ha etablert forskningsstasjonen Troll i Antarktis? Politisk og vitenskapelig har den vesentlig betydning, men er den blant de ti viktigste ekspedisjoner gjennom tidene? Neppe.

Etter hvert går juryen over til å konkretisere, å plukke ut ekspedisjoner som åpenbart må med. Det ligger i kortene at Fridtjof Nansens og Roald Amundsens bragder hører med, men hvilke andre? Og hvordan skal de rangeres innbyrdes?

På et tidspunkt er det tid for den endelige listen. Det viser seg raskt at bare én av de moderne polarekspedisjonene når opp mot de klassiske bragdene. På de følgende sidene presenteres Norges ti viktigste polarekspedisjoner, slik juryen ser det og med juryens begrunnelse for hver enkelt.

God lesing!

Asbjørn Jaklin

Nansens ferd med «Fram» 1893–1896



Skruing: «Fram» klarte å motstå presset fra ismassene som skrudde seg opp i løpet av ferden over Polhavet. Dette bildet er tatt i måneskinn 12. januar 1895. Foto: Nasjonalbiblioteket.

En polarfeber rammet landet

Roald Amundsen nådde en pol. Det gjorde aldri Fridtjof Nansen. Intet kommer likevel opp mot Nansens ferd over Polhavet med «Fram» i 1893–1896.

Ekspedisjonen skapte ville tilstander i Norge og bidro til helt ny kunnskap om Polhavet.

Mange trodde det var et grunt hav der nord med mange øyer. Nansen utforsket havet, beviste teorien om en havstrøm som gikk tvers over og konkluderte med at det var nesten 4000 meter dypt! Ferden ga ny kunnskap om hvordan verdenshavene hang sammen og la grunnlaget for moderne klimaforskning.



Seilas: Fridtjof Nansen og Hjalmar Johansen overlevde mirakuløst sin ferd mot Nordpolen og sørover igjen. De skjøt til slutt alle hundene og fortsatte ferden i to kajaker. Foto: Nasjonalbiblioteket.

«Fram» la ut fra Vardø 21. juli 1893 med stø kurs mot Nordøstpassasjen. Vel, stø var seilassen ikke. «Fram» rullet som besatt i bølgene. Colin Archers konstruksjon var ment å stå imot den sterkeste isskruing. «Fram» skulle plokke opp når isen tok tak, ikke skrus ned. Skipet hadde gedigne forsterkninger i eik i baugen og akterenden. Innvendig var «Fram» som en spindelvev av bjelker, støtter og strevere. Hun var utstyrt med trehuder, de to innerste hudene var av eik og den ytterste av greenheart, en søramerikansk tresort. Slik ble skipssiden hele 70–80 centimeter tykk. Roret, som ofte er et svakt punkt i isen, kunne heises opp på dekk gjennom en brønn.

Alt dette var vel og bra, men sjøegenskapene var middelmådige. «Fram» hadde form som en koksnøtt og oppførte seg deretter, konstaterter skipperen, Otto Sverdrup, fra Bindalen. Tromsøværingen Theodor Jacobsen var styrmann. 22. september 1893 fryser «Fram» fast i isen. Nansens ambisjon er at skipet skal bli et flytende forskningsinstitutt for utforskning av Polhavet. Kanskje driver de nær selve Nordpolen også? Nå er det bare å håpe at Nansens teori om en vestgående strøm tvers over Polhavet stemmer. Egentlig er det meteorologen Henrik Mohns teori. I et foredrag hadde han vist til funnet av vrakrester fra skuta «Jeanette» som gikk ned langt mot øst, ved De nysibirske øyene, i 1881. Tre år senere dukket vrakrestene opp på den andre siden av Polhavet, ved østkysten av Grønland.

Om bord i «Fram» festner rutine seg. Alle mann purres klokka åtte og blir servert frokost av hardt brød, rug og hvete, smør, ost, mysost lagd av rørt pulver, corned beef, oksetunge eller bacon, torskekaviar, ansjosrogn og til slutt havrekjeks med appelsinmarmelade. I begynnelsen var det kaffe annen hver dag, etter hvert bare to dager i uka. Etter frokost går noen for å se til hundene og slenge til dem en halv tørrfisk. En mann må hjelpe kokken, Adolf Juell fra Kragerø, med å vaske opp. Straks etter frokost må kokken begynne å forberede en tre-retters middag.

Observasjoner av skruing i isen og vitenskapelige undersøkelser hører med til rutine. Polhavet viser seg å være vanvittig dypt, i rak motsetning til den gjeldende antakelse om et grunt hav, kanskje til og med med mange øyer.

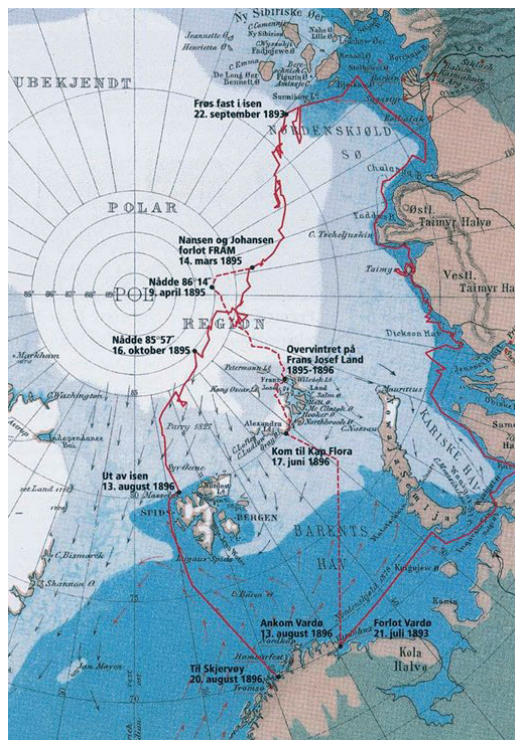
Nansen og hans menn lar loddlina gå ut – den synker og synker og synker. Etter å ha ha skjøtet på alt de har av trosser og vaiere, har de forlenget loddlina til 2100 meter. Selv ikke da når den bunnen! Senere henter de opp bunnprøver fra nesten 4000 meter. Det er ikke til å tro! Det kan da umulig stikke opp så mange øyer fra et slikt dyp. Nansens frykt for å drive mot en øy underveis ser ut til å være ubegrunnet.

«Fram» driver i isen, hele tiden med baugen vendt mot sør. Men det er nordover de vil. I perioder er det nordavind som til Nansens store skuffelse bringer «Fram» på en sørlig kurs. Vil de noen gang nå Nordpolen? Det ser ikke slik ut. I perioder er Nansen i tvil om hele prosjektet.

10. oktober 1894 feirer Nansen sin 33-årsdag om bord. Like etter tar han sin beslutning. Han vil forsøke å nå Nordpolen sammen med én mann – reserveløytnant Hjalmar Johansen fra Skien. Det er et usedvanlig dristig trekk. Otto Sverdrup skal føre «Fram» videre, skipet ligger på 84 grader nord. I 40 kuldegrader legger Nansen og Johansen i vei, 14. mars 1895. Det er 500 kilometer til Nordpolen. Med seg har de telt, en felles reinskinnspose, 28 hunder, kombinerte rifle- og haglgevær, 180 riflepatroner, 150 haglpatroner, ski, reserveski, to kajaker og proviant for 100 dager. De første dagene går det unna. Men isforholdene blir raskt verre. De må slite sledene gjennom skrugarder. Svetten fryser til ispanser i ytterklærne. Nansen får et sår som plager ham mye. Fingertuppene er forfrosne, sprukne og smertefulle. Hundene vil ikke dra, isen er håpløs.

8. april 1895 klatrer Nansen opp på et høyt iskoss for å rekognosere. Framfor han ligger et stort område av håpløs skruis. De må snu, nå, hvis de skal ha noen sjanse til å berge livet. Det er et nederlag, men også en rekord. Ingen har vært så langt nord noensinne, drøyt 86 grader. De feirer med lapskaus, brød, smør, tyttebærgrøt, sjokolade og mysedrikk.

Veien tilbake blir like krevende. I mai stiger temperaturen til 10–20 minusgrader. De er fri for hundefôr og må skyte stadig flere bikkjer. Bikkjene vegrer seg først for å spise sine egne, men sulten motiverer. Nansen og Johansen jubler da de klarer å skyte en stor sel. Byttet utsetter galgenfristen for de gjenlevende hundene, men bare en stund. Råker og is i oppløsning truer stadig framdriften utover sommeren. I en hel måned tvinges de til å holde seg i ro. 22. juli bryter de



Drift: «Fram» drev over Polhavet, men nådde aldri Nordpolen.



Målinger: Fridtjof Nansen gjorde målinger og kom hjem med sensasjonelt nytt. Polhavet var 4000 meter dypt!
Foto: Nasjonalbiblioteket.

leiren og fortsetter. Nansen får et hekkseskudd, han klarer så vidt å humpe seg videre støttet til en stav. Stadig må de krysse åpent vann med kajakkene. Sledene tar de med, det er vanskelig å vite når de får bruk for dem igjen.

Mandag 5. august 1895 forserer de et område med isblokker, store vanddammer og dyp snø med vann under. Nansen når en råk der han må bruke kajakken for å komme over. Han hører noe leven bak seg. «Ta børsa!», hører han at Johansen roper. Han snur seg og ser en isbjørn som kaster seg over Johansen som faller på rygg. Med et grep i strupen holder Johansen bjørnekjeften unna. Det står om sekunder. Børsa ligger i hylster på kajakkdekket. Nansen lener seg framover for å gripe den, men kommer i skade for å skyve kajakken halvveis ut i vannet. Han legger seg på kne, drar og sliter i kajakken for å nå børsa. Da framfører Johansen, ganske rolig, tidenes polarreplikk: «Nå får De nok skynde Dem, skal det ikke bli for sent.» Nansen får tak i børsa, spenner feil hane – hagleløpet – men har ikke tid til å bytte til rifle. Han brenner av haglladningen bak øret på isbjørnen som stuper død om.

Nansen og Johansen overlever strabasene, som fører dem til Frans Josef Land, på mirakuløst vis. Ved ett tilfelle stirrer de den sikre død i ansiktet da begge kajakkene med alt av utstyr driver

vekk. Nansen satser alt i en lang svømmetur i det iskalde vannet og når kajakkene før krampene tar ham. På Frans Josef Land bygger de en primitiv steinhytte, to ganger tre meter. De klarer seg gjennom nok en polarnatt ved å jakte isbjørn og hvalross. Hår og skjegg vokser, de slitte, hullete og fettrukne klærne klistrer seg til kroppen. Lys og varme får de fra en tranlampe som brenner dag og natt. 17. juni 1896 treffer de tilfeldigvis ekspedisjonen til den britiske polarforskeren Frederick Jackson etter at et angrep fra hvalross tvang dem i land på vei sørover.

Etter 15 måneder i isødet blir Nansen og Johansen fraktet til fastlandet. Ved et historisk sammen treff er «Fram» samtidig kommet ut av isen og til Skjervøy. Ekspedisjonen blir gjenforent i Tromsø. Polarfeberen kan bryte løs. I en tale i Tromsø etter «Fram»-ferden trakk Nansen fram skipperne og islosene som hadde betydd så mye: «De er Idrætsmænd disse Folk og deres Færd er en Vikingefærd Aar etter Aar. Deres Bedrifter i Ishavet er ligesaa megen Ros værd som vor,» sa han.

Kilder:

Nansen, Fridtjof: Fram over Polhavet I og II. 1961.

Jølle, Harald Dag: Nansen. Oppdageren. 2011.

Norsk polarhistorie 2004 og www.polarhistorie.no



Tidsfordriv: Henrik Greve Blessing, Sigurd Scott Hansen og Otto Sverdrup spiller kort i salongen om bord i "Fram". Polhavet, 15. februar 1895. Foto: Fridtjof Nansen/eier: Nasjonalbiblioteket.

Juryens begrunnelse

Ekspedisjonen kom hjem med en helt ny forståelse av Arktis. Ekspedisjonen beviste teorien om at det går en havstrøm tvers over Polhavet. Fridtjof Nansen oppdaget det 4000 meter dype havet. Konstruksjonen av «Fram» satte en helt ny standard for isgående fartøy, og skipet fikk stor betydning for ytterligere to store norske ekspedisjoner.

Fridtjof Nansens og Hjalmar Johansens forsøk på å nå Nordpolen med ski og hundespann ble et stort drama som ga ekspedisjonsfortellingen bred publikumsappell. Hjemkomsten skapte en polarfeber som hele landet tok del i og som spilte en viktig rolle i å etablere Norge som en polarnasjon. Bearbeidelsene av det vitenskapelige materialet var viktig for utviklingen av norsk naturvitenskap, spesielt havforskningen.



Veivalg: Amundsens (t.v) og Scotts rute mot Sydpolen. Illustrasjon/kart: Hans Petter Carlsen

Roald Amundsen til Sydpolen 1910–1912



Historisk: Et bilde som har fått status som ikon i norsk historie. Fire barhodede menn ved teltet de etterlot seg på Sydpolen. Roald Amundsen, Helmer Hanssen, Sverre Hassel og Oscar Wisting. Foto Norsk Polarinstitut.

Den gode planleggingens kunst

En av verdens mest kjente polarekspedisjoner gikk teknisk sett som på skinner. utfordringene lå på det menneskelige planet.

Kristiansand 10. august 1910. Roald Amundsen har fått låne polarfartøyet «Fram» av den norske stat. Han har trommet sammen mannskaper som lever i den tro at sjefen planlegger et nytt polarframstøt nordover. Helmer Hanssen, vesteråling bosatt i Tromsø, stusser over noe av det som lastes inn, blant annet et hus som var satt sammen i Bunnefjorden hjemme hos Amundsen. Det blir nå tatt fra hverandre og lastet om bord. Huset er stort nok til tjue mann. Hva skal et slikt beboelseshus være godt for oppe i drivisen i nord?

Det siste som blir tatt om bord er hundre hunder fra Grønland. Også det er forunderlig, å ta med hunder hele den lange veien rundt Kapp Horn, hunder kan også kjøpes i Alaska. Helmer Hanssen slår seg til ro med at grønlandshunden er fremragende og tenker ikke mer over «Fram»s merkelige last før skipet kaster fortøyningene og står ut av havnen.

«Fram» seiler gjennom Kanalen i regn og sydvest, til Land's End og videre til Madeira. I Funchal er Amundsens bror Leon kommet for å ta farvel. Den fjerde dagen på Madeira får mannskapet beskjed om å samle seg på dekk. Amundsen har noe viktig å fortelle. Han har hengt opp et stort kart over den sydlige halvkule. Skal han undervise mannskapet i geografi? Nå lar Amundsen bomben springe. Sjefen forteller at han har tenkt seg til Sydpolen.

Som rekord er Nordpolen tatt. Den amerikanske polarforskeren Robert Peary og den



På Framheim: Kaffepause. Foto: Nasjonalbiblioteket.

amerikanske legen Fredrick Cook hevder begge å ha vært der. (Pearys og Cooks påstander ble senere trukket i tvil). Amundsen satser nå på å bli den første på Sydpolen i et kappløp med den britiske kaptein Robert Scott. Amundsen spør mannskapet om de likevel blir med på turen. Alle svarer ja. Selv forsvarer han kuppet slik: En rekord må til for å tiltrekke seg sponsorpenger. Så får han heller legge turen nordover senere.

Ekspedisjonen var nøye planlagt gjennom tre år. Etter ferden gjennom Nordvestpassasjen ble Amundsen av mange sett på som Fridtjof Nansens naturlige arvtaker som Norges fremste polarforsker. I 1907 henvendte han seg til Nansen om å få låne «Fram». Amundsen hevdet at han ønsket å fullføre det hans forbilde Nansen ikke hadde klart; å la seg fryse fast i drivisen og drive tvers over Polhavet og nå Nordpolen ved hjelp av havstrømmene. Men den 1. september 1909 våknet Amundsen til nyheten om at Fredrick Cook hadde nådd Nordpolen i april 1908.

Amundsen revurderte sine planer. Prestisjen om å være først på Nordpolen var falt bort. Kun én polrekord gjensto.

«Fram» når isbarrieren i Antarktis 11. januar 1911. I Hvalbukta etablerer Amundsen og hans menn en stor, midlertidig leir. De kaller basen Framheim, setter opp telt og ferdighus og graver ut flere rom i snøen. Til og med en badstu finner de plass til. Polarkokken Adolf Henrik Lindstrøm fra Hammerfest holder grytene varm på basen. Amundsen må vente på den arktiske våren, men er utålmodig og engster seg for hva Scott foretar seg. Er britene allerede på vei mot polpunktet?

8. september 1911 tar Amundsen beslutningen. Depotene er allerede satt ut, de må komme av gårde. Sammen med åtte mann og en flokk grønlandshunder legger han i vei i 38 minusgrader. Våren er kommet, mener Amundsen.

Det viser seg raskt å være en iskald overdrivelse, våren lar vente på seg. Det blir enda kaldere de neste dagene, skinnklærne blir våte av rim og kondens, deretter stive som metall. Selv brennevinet fryser. Er det 60 minus? De har startet for tidlig og må snu ved depotet på 80 grader sør – før det er for sent. Alle har fått frostskafer. verst står det til med løytnant Kristian Prestrud. Den erfarne polfareren Hjalmar Johansen venter i to timer på Prestrud og redder livet hans.

Da Johansen og Prestrud når Framheim flere timer etter de andre, klokken halv ett om natten, spør Amundsen hvor de har vært? Johansen går rett til sengs. Ved frokostbordet dagen etter konfronterer Johansen sjefen foran hele mannskapet. Johansen blir etter dette basketaket i realiteten utelukket fra resten av ekspedisjonen og sendt ut på en alternativ ekspedisjon østover til det allerede oppdagede Edvard VII Land. Bare fem menn skal gjøre det avgjørende framstøtet mot polpunktet.

20. oktober 1911 legger fem menn, fire sleder og 52 hunder på vei sørover. Teknisk går ekspedisjonen på skinner, de har gode depoter, utstyr, sleder og fremragende hundekjørere. Men blant de fem mennene er det til tider en anstrengt tone. Olav Bjaaland og Sverre Hassel er kritiske til mange av Amundsens valg, det gjelder blant annet beregningen av rasjoner. Midt under den vanskelige oppstigningen til det høytliggende sydpolsplatået, bryter det ut åpent munnhoggeri. Amundsen forlanger at Bjaaland skal returnere til Framheim. Sverre Hassel skal følge med for å navigere tilbake.

Bjaaland kryper til korset, ber tynt og hindrer splittelse av laget. Amundsen aksepterer beklagelsen, men presiserer at motsigelser tåler han ikke. Sverre Hassel omtaler senere Amundsen som «den krakilske mann» og forundrer seg over at han stadig prøver å få krangler i gang. Høyst merkelig for en sjef og leder, som jo nettopp skulle bevare freden og samarbeidet, mener Hassel. Helmer Hanssen og Oscar Wisting ser ut til å innordne seg alle sjefens luner. Ifølge Hassel er de sjefens «knupegutter».

Ekspedisjonen kommer seg opp de krevende fjellformasjonene som Amundsen gir navnet «Dronning Mauds Fjeldkjæder». Vel oppe gjennom brefallene i Axel Heiberg-breen slaktes rundt halvparten av hundene. Stedet får navnet «Slagteren». Wisting serverer hundekoteletter. Både hunder og menn spiser seg mette. Resten av kjøttet legges i et depot.



Hundekjørere: Helmer Hanssen med sine hunder. Foto: Nasjonalbiblioteket.

Ti dager etter slaktingen står de fast i et krevende terreng. De må forsere et vanskelig parti med breformasjoner som de gir navnet «Fandens Dansesal». Isbroddene har de glemt ved depotet. Amundsen er fra seg. Skal rekorden ryke på grunn av slik en bagatell? «Man skulde jo tro mannen måtte ha en skrue løs,» skriver Hassel i dagboka. Amundsens nerver er tynnslitte. Det ligger ingen ære eller prestisje i å bli nummer to til Sydpolen. Hele Norge, hele verden venter på utfallet. Når som helst kan de komme over spor fra britene. De må komme først!

De siste etappene mot polpunktet skjer i ekstrem høyde, 3000 meter over havet. Posisjonsberegningene viser at de nærmer seg Sydpolen. Etter Helmer Hanssens beregninger har de bare åtte kilometer igjen da han stopper hundespennet, tar en av hundene ut av seletøyet og lar den løpe ved siden. Han roper til Amundsen at han må komme og løpe foran. «Hvorfor det», spør Amundsen. «Jeg kan ikke få hundene til å løpe hvis ingen flyr foran,» svarer Helmer Hanssen. Da mennene har gjort unna de åtte kilometerne, roper Helmer Hanssen til Amundsen at nå må de være på Sydpolen.

«Alle fire sledene stoppet. Det var et høytidelig øyeblikk for oss alle sammen,» skrev Helmer Hanssen senere. Det er den 14. desember 1811. De er på Sydpolen noen dager. Barhodet foran det norske flagget tar de det berømte bildet ved teltet der Amundsen legger igjen brev til kong Haakon og kaptein Scott som når polpunktet 17. januar 1912, men som omkommer sammen med sine menn på tilbaketuren, bare 18 kilometer fra neste depot. Kulde, uvær, sykdom og knapp rasjoner feller Amundsens konkurrent.

26. januar 1912 våkner kokken Adolf Henrik Lindstrøm av hundeglam og bråk utenfor Framheim. Drøyt 2600 kilometer er tilbakelagt, fordelt på 99 dager. Elleve hunder er med tilbake, fordelt på to sleder. Roald Amundsen kommer inn, stiller seg midt på golvet og flirer. «God Morgen, min kjære Lindstrøm! Har du noe kaffe til oss?» Lindstrøm spretter opp fra køya.

«E de dokker? Har dokker vært på polen?»

«Tror du ellers du hadde sett meg her nå», svarer Amundsen full av triumf.

Kilder:

Amundsen, Roald: Sydpolen. 1912.

Norsk polarhistorie, bind I, Ekspedisjonene, 2004.

Bomann-Larsen, Tor: Roald Amundsen 1995.

Hassel, Sverre: Dagboksnotater fra Sydpolen. 1997.

Jan Ove Ekeberg. Et liv i isen. Polarkokken Adolf H. Lindstrøm. 2000

Juryens begrunnelse

Amundsens flaggplanting på polpunktet 14. desember 1911 uttrykker en ekstrem effektivitet i å reise i isødet. Ingen andre hadde på dette tidspunktet ekspedisjonslogistikk som kunne sammenliknes med Amundsens. Ekspedisjonen var planlagt i minste detalj. Med unntak av den for tidlige starten ble den gjennomført uten store problemer. Amundsen som førstemann på Sydpolen har fått stor symbolsk betydning i Norge. Samtidig står det dramatiske kappløp med Robert Scotts ekspedisjon som en av de store hendelsene i internasjonal polarhistorie.

Nansen på ski over Grønland 1888–1889



Slit: Sledene veide 100 kilo. Temperaturen falt til minus 45. Det største problemet var likevel ikke kulden, men mangelen på vann. Foto: Norsk Polarinstitutt.

En skiekspedisjon i havsnød

De driver til havs på et isflak. Brenningene er voldsomme. Samuel Balto fra Karasjok leser høyt fra det nye testamentet og er klar til å dø.

Grønland, Østkysten, 20. Juli 1888. Det er tre dager siden skipperen på selfangstskuta «Jason» satte dem av i drivisen, skjøt kanonsalutt og tok farvel med en bekymret mine. Måtte de bare få leve. Drivisbeltet er ugjennomtrengelig. De er fanget i isen, og nå fører strømmen dem feil vei. Fridtjof Nansen innser at situasjonen er alvorlig. Dagen hadde begynt med at isflaket fikk noen voldsomme dunk. Så revnet det, tvers over, ikke langt fra teltet. De flyttet til et større flak. Men det bærer utover, ikke inn mot Grønlands kyst. Der ute er det uvær. Larmen øker stadig, fra



Tapre menn før avreise: Foran Fridtjof Nansen, ekspedisjonens leder (til venstre) og Oluf Christian Dietrichson, løytnant, hjelpelærer i kroppsvøving og våpenbruk. Bak fra venstre: Ole Nielsen Ravna, Otto Sverdrup, kaptein, Kristian Kristiansen, skogsarbeider og Samuel Balto. Foto: Norsk Polarinstitut.

brenningene som bryter der isen slutter og det åpne havet begynner. Vil de klare å få de to lett-båtene ned fra isflaket uten at de knuses eller fylles av en brottsjø? Vil Nansens skiekspedisjon havarere før den har begynt?

Nansen synes synd på samene, Samuel Balto og Ole Ravna fra Karasjok. De er rekruttert fordi de er spesialister på innlandsklima og kulde. Nå befinner de seg i havsnød, på et isflak der bølger skyller innover. En voll av isklumper og sørpe langs kanten av flaket skjærer litt. Telt, kjelker og utstyr er flyttet til flakets høyeste punkt. Ole Ravna er den mest pessimistiske. «Sørgelig, vi to var gale som dro fra skipet for å dø her. Det er ikke håp for livet, det store havet blir vår grav,» konstaterte han tidlig. Nansen kan ikke skjønne hvor samene er blitt av. De har vært borte en lang stund. Det er ikke mange stedene å gjemme seg på isflaket. Til slutt finner han dem i en av lett-båtene. Han letter forsiktig på presenningen som ligger over. De er i bunnen, begge to. Balto leser fra Bibelen, på samisk.

Det er et vanskelig valg. Hva er verst – å bli på flaket med fare for å bli skyllet av eller sette ut båtene med stor risiko for å bli knust mellom isflak? De har allerede skadet en båt som måtte repareres. Det meste av dagen er gått. Otto Sverdrup, en 33 år gammel skipskaptein, påtar seg å holde vakt gjennom natten. Balto forblir i båten, de andre legger seg i teltet for å sove. De trenger hvile, kanskje



Naturlig: Karene rødmet da de ble invitert inn til inuittene. Kvinner og menn gikk nakne innendørs. Illustrasjon: Nasjonalbiblioteket.

må de ro i dagevis på det åpne havet. Nansen våkner av at sjøvann bruser utenfor teltveggen, like ved hodet hans. Isflaket husker opp og ned, lyden av brenningene er intens. Nansen hører Sverdrups skritt utenfor, han forventer å bli purret ut hvert øyeblikk.

Nansen må ha sovnet igjen. Da han våkner er det morgen. Drønnene fra brenningene er svakere. Flaket, som lenge holdt stø kurs mot undergangen, driver nå innover mot Grønlands østkyst igjen. Sverdrup forteller at han flere ganger i løpet av natten var ved teltåpningen for å vekke de sovende. Han ville slå alarm, be-

gynte å hekte av hempene i teltåpningen, men ombestemte seg og så an neste brottsjø. Det viste seg å være et klokt trekk, like før flaket nådde de verste brenningene endret det kurs. En usynlig hånd berger de seks mennene; Nansen, Sverdrup, Balto, Ravna, premierløytnant Oluf Dietrichson og Kristian Kristiansen, en ung bondegutt fra Steinkjer. De som setter sin lit til Vårherre, blir ytterligere styrket i troen.

Fridtjof Nansen er 26 år, har studert zoologi og er konservator ved Bergens Museum. Han har skrevet to avhandlinger og nylig levert en doktoravhandling om slimålens sentralnervesystem. Seks år tidligere hadde han vært på tokt med selfangeren «Viking» for å studere ishavsselens biologi. Da så han Grønlands kyst for første gang. «Det var det første skjebnesvangre skritt som førte meg på avveier, bort fra vitenskapens trygge vandring,» skrev han senere. «Jeg så fjellene og breene, og det våknet lengsler i meg, og uklare planer dreiet rundt i hjernen om å utforske det ukjente indre av dette gåtefulle, isdekte land.» Planen er å ta seg over den store Grønlandsisen fra øst til vest. Svensken Adolf Erik Nordenskiöld har utforsket deler, men ingen har krysset den. Er det bart land i det indre? Da Nansens og hans menn endelig kommer seg gjennom drivisen, må de seile nordover langs land igjen fordi strømmen har ført dem uventet langt sør. Det er tungt arbeid, stadig vekk må de hoppe ut på isen med båthakene for å skyve isflak fra hverandre. En måned forsinket, den 15. august 1888, kan de endelig ta fatt på den lange skituren.

Plutselig hører de stemmer. To inuitter i kajakk nærmer seg, de smiler og prater, et språk Nansen og hans menn ikke forstår et eneste ord av. Lenger nord blir de invitert inn i et inuittelt. Bak forhenget av gjennomsliktig tarmskinn slår en intens lukt fra tranlamper og urin, brukt som fettløsende middel, imot Nansen. Han blir stadig mer nysgjerrig på dette folket som bor og lever på en så barsk kyst. Utendørs går inuittene kledd i varme skinnklær. Når de vender tilbake til teltet, kler de av seg. Nordmennene rødmer da et par unge piker, sammen med unge menn, kommer inn, kler av seg alt og stillferdig finner sine plasser på brisken.

Om kvelden 15. august 1888 tar de fatt på oppstigningen til isen. De er tungt lastet, sledene veier 100 kilo, og de stamper i våt snø. Enkelte steder er det sprekker på kryss og tvers. Likevel går de ikke sammenbundet i tau, det blir for tungvint. De er bundet fast til sleden og kan bare håpe at den blir stående igjen oppe dersom en skulle falle.

Nansen hadde fått laget lettere sleder enn tidligere polarekspedisjoner hadde brukt. De var 2,9 meter lange og en halv meter bred. De måtte kunne trekkes av en mann alene. Sledene ble bygd av seig ask og surret sammen uten nagler som lett kunne brenne. Under meiene var det tynne stålplater som kunne skrues av. Med stålplatene på veide sledene knapt 14 kilo. Fullastet rundt



Risiko: Farten økte da seil ble montert på sledene. Her tegning av farefull seilas over bresprekker i måneskinn. Illustrasjon: Nasjonalbiblioteket.

100 kilo. Alle hadde ski. Nansen hadde også tatt med norske og indianske truger, men få av ekspedisjonens medlemmer ble fortrolige med dem. Samene var kledd i pesker og bukser av reinskinn. På hodet bar de den karakteristiske luen, med en firkantet pull fylt med ederdun. De øvrige var kledd i flere lag ullklær med vindtøy av bomull ytterst.

Etter to dager blir de værfaste i styrtregn og kraftig vind. I tre døgn ligger de i det firkantede teltet, holdt oppe av to bambusstokker på hver endevegg. Det er delt opp i fem deler, slik at duken kan brukes som seil på sledene. Golvet er mest egnet. Det er tykt nok til å tåle vindpresset.

Mennene deler to soveposer av reinskinn.

Nansen, Sverdrup og Dietrichson ligger i den ene posen, Balto, Ravna og Kristiansen den andre. Varmere og lettere enn enkeltposer, mener Nansen.

Det er lite å ta seg til. Balto leser i det nye testamentet. Nansen har meg seg en sjøkalender, en logaritmetabell og en avhandling om Grønlands isfjorder. Utover dette, blir det å høre på teltduken som slår i vinden.

Sverdrup foreslår å dele ut den knappe ukesrasjonen med tobakk før tida for å lette på stemningen. Dietrichson foreslår noe enda mer radikalt, å bruke en rasjon kokesprit til toddy. Nansen tar spritsaken opp til votering. Ravna, Balto, Kristiansen og Sverdrup stemmer alle for. Dietrichson konstaterer at det er majoritet for toddy. Men Nansen stemmer nei. «Da presidentens stemme gjør utslaget, er forslaget altså forkastet,» hevder han. Det nytter ikke hvor mye mennene protesterer på denne merkelige tolkning av de parlamentariske reglene. Nansen er nøye med rasjonene og forsiktig med spriten.

Da uværet gir seg velger de å gå om natten, da det er litt bedre føre. De sover om dagen. Da mildværet gir seg, begynner snøen å lave ned. Etter ti dager er de i 2000 meters høyde. Hvor høyt skal de egentlig? Ingen vet. Usikkerheten og det fysiske slitet tærer på mennene. Kristiansen bryter ut: «Herregud, at folk kan ville seg så vondt som å gjøre dette!» Samuel Balto klager også. Sledene må trekkes over svært ujevn is. Først et slit oppover, så deiser den ned. Tauet over skulderen skjærer seg inn og gjør forferdelig vondt. Huden føles som om den er brent. Nansen kan ikke annet enn å gi Balto rett, det føles som om skulderen har brannskader.

Opprinnelig var det Nansens plan å gå til Kristianshaab, men underveis endrer han kurs. Han velger en sørligere og kortere rute, til den danske kolonien Godthaab. Men først må de nå vestkysten. Det er vestkysten eller døden. Kanskje når de siste båt før vinteren. Av teltgulvet og presenninger lager de seil. Sledene bindes sammen to og to. Med god vind klarer de 15 kilometer om dagen.

Vinden stilner og etterlater dem til slit og monotone rutiner. Nansen er først oppe om morgenen, han tror ikke at de andre kan rasjonere med kokeapparatet like godt som ham selv. Med rykende varm te purrer han resten. Frokosten inntas i soveposene. Så er det ut i kulden, rive teltleiren,



Kajakkpadling: Ekspedisjonsmedlemmene lærte seg å padle kajakk da de overvintret på Grønland.
Foto: Norsk Polarinstitut.

pakke sledene, legge seg på tauet og få sleden i fart. Etter to timer er det pause og en plate kjøtt-pulversjokolade. Med en brevvekt fordeler Nansen forsyningene pinlig likt. Han har bommet fælt med pemmikanen, en næringsrik kjøttkonserv. Den er produsert med for lite fett ved en feil og gir mennene stor fetthunger. Slik går dagene, pauser hver annen time, kjøttsjokolade på brevvekten. Balto sier det alle tenker: «Å, så sattan, hvor langt der er fra kyst til kyst!»

Det er sommer, men temperaturen når minus 45 på det kaldeste. Likevel er det ikke kulden som plager dem mest. Det er tørsten. Det er ikke vann oppe på isen. Nansen har tatt med noen blikkflasker som de fyller med snø og bærer innerst på brystet. Men den mengden snø som tiner på denne måten, er helt utilstrekkelig. De får ikke mer væske før de slår seg til ro i teltet. Også matrasjonene er knappe, de er alltid sultne. De ser fram til kvelden, da de kan sette seg i teltet og stirre inn i primusflammen og vente på suppe eller lapskaus.

To måneder er gått siden de forlot «Jason». Om morgenen 17. september er rimlaget på innsiden av teltet ikke like massivt. Fuglekvitter! Stemningen over morgenteen i teltet blir nærmest euforisk. Det må bety at de nærmer seg vestkysten. En kjelke blir satt igjen, de andre rigges sammen to og to for seil. Nansen først, i stor fart, utstyr faller av og må hentes. Det bærer nedover, i flere døgn. Balto ser bart land først, som en svart flekk i vest. Hurrarøpene gjaller. Nansen deler ut kjøttsjokolade, to biter til hver!

Velberget ned av isen, mellom et mareritt av sprekker, blir de sjømenn igjen. Nansen, Sverdrup og Balto begynner å lage båt ved Ameralikfjorden, mens de andre henter utstyr som står igjen oppe. Teltbunnen blir til båtsider. Bambusstenger, skistaver og stenger fra sledene blir spiler, stag og årer. Farkosten er ikke pen, nærmest bare en halv båt, men den bærer to mann. 28. september begynner Nansen og Sverdrup på roturen. De skyter måser og koker suppe, endelig ferskt kjøtt! 2. oktober når de Godthaab, får organisert henting av de øvrige og kan se tilbake på en stor triumf. At siste båt er gått og at de må overvintre hos inuittene, er en skuffelse de kan leve med. Den avtar raskt da karene endelig får sin toddy og hiver seg i dansen med inuittjentene.

Under overvintringen på vestkysten lærte Nansen og hans menn mange triks fra inuittene. Nansen var imponert over inuittenes tilpasning og ferdigheter med kajakk, der kveitefiske i de små farkostene var høydepunktet. Han skrev detaljert om sitt eskimoliv.

Gjennom vinteren ble samlivet med inuittene og deres kvinner tett og nært, så nært at da mennene endelig dro hjem 4. mai 1889 var det mange som falt i dype tanker.

Kilder:

Nansen, Fridtjof: På ski over Grønland. 1961-utgaven.

Balto, Samuel: Med Nansen over Grønlandsisen i 1888. Min reise fra Sameland til Grønland.

Jølle, Dag Harald: Nansen. Oppdageren. 2011.

Huntford, Roland: Fridtjof Nansen. 2003.

Juryens begrunnelse

Ekspedisjonen etablerte forestillingen om at nordmenn kunne levere et vesentlig bidrag i utforskningen av verdens islagte strøk. Før ekspedisjonen var det en uttalt holdning i Norge at kartlegging av Arktis var så kostbart at det var et ansvar for de store nasjonene. Ekspedisjonen endret denne oppfatningen for alltid. Skituren over Grønland var ikke spesielt lang, den var relativt tilfeldig planlagt og mye kunne ha gått galt. Den ufrivillige overvintringen på Grønland ble viktig for Nansen og for utviklingen av norsk polarlogistikk. Nansen forsto at inuittene hadde kunnskaper om det arktiske naturmiljøet som var svært verdifulle for polarekspedisjoner.



Pionér: Carl Anton Larsen ledet flere vitenskapelige ekspedisjoner til Antarktis – og hev seg på hvalfangst.

Jakten på nye hvalfangstfelt 1892–1893



Oppdager og businessmann

Her hjemme er han hvalfangstpioneren. I utlandet er han mest kjent som oppdager. Like greit, siden vi nesten utryddet verdens største dyr.

Sandefjord 1. september 1892. Kaptein Carl Anton Larsen kontrollerer at selfangeren «Jason» er klar til avgang. Skipet er elleve år gammelt, rigget med tre master og finansiert av Christen Christensen, en skipsreder fra en styrtrik sandefjordfamilie med kostskole i Skottland, handelsakademi i København og oppbyggingen av Framnæs mekaniske verksted bak seg.

Kaptein Larsen er 32 år. Han har vært til sjøs siden han var fjorten, styrmann som attenåring og kaptein på skuter som jaget bottlenose, nebbhval, i Nordatlanteren. Larsen har store forventninger til toktet som nå starter. Hvalfangsten nordpå har gitt stadig magrere resultater, bestanden av bottlenose, nordkaper og grønlandshval ser ut til å være utarmet. Heller ikke selfangsten har vært på gamle høyder. Sel- og hvalfangerne i Vestfold har derfor sett seg om etter nye jaktmarker. Øynene har falt på Antarktis, der det skal være hval i massevis. Fattig ut, men rik hjem, tror en optimistisk kaptein.

I South Shields, nordøst i England, fyller Larsen kull til hjelpemotoren. «Jason» stikker til sjøs igjen og tar fatt på den lange, monotone overfarten. 6. november 1892 ser Larsen det første isfjellet. En kvart mil bredt, en halv mil langt og fire ganger høyere enn kirketårnet hjemme i Larvik. Dagen etter får han øye på Syd-Georgia, den gamle selfangstøya i Antarktis med fjell på nesten 3000 meter. Ni dager senere når de Syd-Orknøyene der de går i land for å jakte sel, uten særlig resultat.

Det er retthval Larsen søker, de kompakte bardehvalene som har så tjukt spekklag at de flyter etter at de er avlivet. En slik koloss, opptil 20 meter lang og 100 tonn tung, representerer store verdier. Ikke minst har bardene god pris på verdensmarkedet. De består av et elastisk materiale, lik dagens plast, som kan brukes som spiler i korsetter og parasoller, blant annet. Larsen vet at hvalene ofte går nær iskanten, der loppekreps og annet plankton finnes i enorme mengder. Drivis er intet problem for disse dyrene, de kan lett knuse is som er 20 centimeter tjukk.

Det er en farefull ferd. I havområdene nær Graham Land ved Weddelhavet er det ofte snøbyger, vinden øker til storm på kort tid, gigantiske isflak lurar i tåkebankene og småisen holder stor fart. Larsen tilbringer dagene i utkikkstønna, opp til 16 timer. De krysser i ukevis, fram og tilbake. Retthvalen er ikke å se. Larsen tenker på fangst og fortjeneste, men han er også interessert i naturvitenskap. Han går i land på Seymourøya og Louis Philippe Land der han finner fossiler. Disse skulle senere bli anerkjent som viktige funn fordi de beviser at det finnes sedimentære bergarter i Antarktis. Fra tønna ser Larsen flokker på opp til 20 blåhval samt flere hundre finnhval og knøl – uten å ha fart nok i skuta eller redskap til å kunne fange disse sterke og raske hvalene. Larsen bringer hjem 6335 selskinn og to bottlenose. Resultatet er milevis fra forventningene. Ekspedisjonen påfører selskapet et betydelig tap.

Skottene, som også leter etter retthval, gir opp Antarktis. Men Carl Anton Larsen og hans samarbeidspartner Christen Christensen prøver på nytt høsten 1893. Larsen krysser etter hval utenfor

kysten av Patagonia, sørøst i Argentina. Ingen hval av riktig art er der, men han finner en stor bestand av sjøløver. På Cap Seymour gjør han nye funn av fossiler til sin vitenskapelige samling. «Jason» setter på nytt kursen for isen, i uoppdaget land nå. Landet de ser i vest og sør blir kalt Kong Oskar II land. En høy fjelltopp blir kalt Mount Jason. Under selfangst 27. januar 1894 rammer ulykken. Været er pent, kun bris fra vest-sørvest. Syv lettbåter er satt på vannet etter sel. Den ene etter den andre heiser flagg for å markere at de er fullastet av skinn.

«Jason» damper opp mot skytter Ole Olavsens båt. Fra tønna ser Larsen at båten er for tungt lastet. Larsen kan ikke legge «Jason» inntil, uten å knuse lettbåten mot iskanten. Han gir ordre om at de skal dumpe skinn. Mennene i båten adlyder, men før de har fått lettet båten tilstrekkelig, går den rundt. Fire mann havner i det iskalde vannet. Nå gjelder det livet. Larsen svinger seg ut av tønna, griper i bardunene og slipper seg ned så raskt at han svir både hender og støvler. Han løper bakover på dekk, kapper surringene på en lettbåt og får låret den.

Etter syv-åtte minutter er de framme ved skytterens kantrede båt. En mann, som klamrer seg til en åre, blir berget. Skytteren er nettopp sunket. De ser hodet hans nede i vannet, stuerten stikker en båtshake etter, men det er for dypt. Skytteren synker, han er for tungt kledd og dessuten tviholder han på geværet sitt. Larsen satser nå på å berge de to siste. Like før han når fram, synker de, mens de holder i hverandre. Kanskje ble kulden for sterk, kanskje fikk de krampe? Lenge venter de, for å se om de to dukker opp igjen. Til slutt må de ro tilbake til «Jason» slik at ikke den ene som ble berget skal fryse i hjel. Stillheten senker seg på «Jason».

To måneder etter den stygge ulykken, blir flere av mannskapene syke. Det er fangstfolkernes skrekk, skjørbuken. Larsen beordrer skipet lastet og kursen satt nordover mot Falklandsøyene. Her får mannskapene hjelp av lege og kommer seg raskt. Hjemturen legges via Syd-Georgia. 21. april, i dårlig vær og store bølger, får de endelig øye på en retthval. Med store anstrengelser lykkes det Larsen og hans mannskap å få dyret drept, men i uværet forsvinner fortjenesten i dypet.

Etter de to ferdene med «Jason» reiser Larsen til Finnmark, til Mafjord på Ingøy noen mil vest for Nordkapp. Han er utnevnt til bestyrer for hvalfangstselskapet «Skjold og Væрге», eid av rederen Klavenes i Sandefjord. Det har vært drevet intensiv fangst etter hval i Finnmark i flere år. Svend Foyen har trålet farvannene med sine harpuner og raske båter. En svak hvalbestand har tvunget industrien fra Varangerfjorden til vestfylket. I sju sesonger holder Larsen til i Nord-Norge, inntil bestanden klapper fullstendig sammen.

Larsens ry som skipper i polare strøk øker. Da svenskene utruker sin første Antarktisk-ekspedisjon under ledelse av geologen Otto Nordenskjöld i 1901, blir Larsen engasjert som fører av ekspedisjonsfartøyet «Antarctic». Ekspedisjonen studerer den antarktiske halvøy, Falklandsøyene og Ildlandet i Sør-Amerika. Ekspedisjonen er også innom Syd-Georgia. Larsen har ikke glemt sine gamle ambisjoner om hvalfangst i området. Han observerer store mengder blåhval og finnhval.

I januar 1903 er de inne i isen igjen. «Antarctic» går seg fast, hun holdes som i en skruestikke mens en storm skrur isen. Etter et døgn i engstelse hører Larsen et brak; skroget gir etter. Vannet fosser inn. Larsen beordrer pumpene i gang og samler sammen det mest nødvendige som raskt kan flyttes over på isen. Pessimismen brer seg, men Larsen har ikke tenkt å gi opp. Da isen endelig slipper taket, er skipet så lekk at vanlige manøvre for å unngå isfjell er umulige. De kjemper i flere uker. Om morgenen 12. februar 1903 forlater mannskapet «Antarctic» som legger seg over og forsvinner.

Tyve mann står på et isflak med knappe rasjoner. De rigger til telt av seil og syr soveposer av seilduk. I lettbåter tar de seg over til øya Paulet. «Her hjelper verken klynk eller klage, men kun mot



Hvalfangststasjon: Grytviken på Sør-Georgia. Foto: Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

og energi. Vi får se hvem som seirer, isen eller vi,» skriver Larsen i dagboken.

Larsen og ekspedisjonen seirer. Så vidt. De lager et slags hus av stener som tettes med pingvin-guano. Kjøtt må sikres, de jakter hensynsløst på pingviner. Larsen har regnet ut at de trenger 16 pr. dag for å overleve. De lever et slags liv, der kosten varierer mellom pingvin og selkjøtt. Og hvordan få tiden til å gå gjennom hele vinteren? Historier og kortspill. I november 1904 blir de reddet ut av det argentinske orlogsfartøyet «Uruguay» som var sendt for å lete. Larsen når skipet i Snow Hill like før det vender hjemover.

Larsens opphold i den argentinske hovedstaden Buenos Aires blir et vendepunkt. Han kommer i kontakt med lokale forretningsfolk som tenner på hans hvalfangstideer. Selskapet som blir dannet, Compania Argentina de Pesca, velger en gammel selfangststasjon på Syd-Georgia som base. Larsen gir stasjonen navnet Grytviken, etter de mange rustne sprekkgrytene som ligger igjen etter de som utryddet bestanden av sel på øya.

Teknologisk har hvalfangsten i løpet av noen år gjort et kvantesprang. Fangstfartøyene er raskere, harpunene mer effektive. De kan nå jakte på de raske finnhvalene og blåhvalene. Via spyd pumper luft inn slik at de ikke synker. Første sesong skyter en fangstbåt, «Fortuna», 11 blåhval, fire finnhval og 180 knølhval. Av denne fangsten framstiller de 5302 fat hvalolje. I tillegg skyter de sjøelefanter som de får 186 fat olje av. I ti år er Larsen bestyrer i Grytviken.

Dette var starten på den moderne hvalfangsten som gjorde vestfoldbyene styrtrike og skaffet solid kapital til norske redere. Den tidlige hvalfangsten i Sydishavet skaffet til veie voldsomme mengder



Åpnet: Ekspedisjonene til Antarktis i 1890-årene åpnet nye felter for den norske hvalfangsten. Her er hvalbåten H/B «Star» omkranset av sju hvalskrokker som er pumpet full av luft for ikke å synke. Foto: Norsk Polarinstitutt.

hvalolje som ble fraktet til markedene i tønner. Hvalfangsten med utgangspunkt i Syd-Georgia resulterte i 1,3 millioner fat hvalolje i årene 1906–1915. Den norske fangsten totalt i Sydishavet i årene 1904–1929 talte 7,2 millioner fat olje. I tillegg kom 3,8 millioner fat olje som ble produsert av utenlandske selskaper. Den viktigste anvendelsen hvaloljen var som fett i husholdningene. Verdens sterkt økende behov for spisefett gjorde den raske ekspansjonen i hvalfangsten mulig. Problemet var lenge at det luktet og smakte temmelig bastant av hvaloljen. Oppfinnelsen av fettherdingen løste dette problemet. Oljen ble varmebehandlet under trykk. Det ble da mulig å lage margarin med nesten 100 prosent hvalolje.

I 1912–1913 ble det bygd to herdingsfabrikker i Norge, Vera Fedtraffineri i Sandefjord og De-No-Fa i Fredrikstad. Disse to fabrikkene kjøpte i flere år det meste av verdens hvaloljeproduksjon.

Senere kom havgående hvalkokerier, som gjorde fangsten enda mer effektiv. Den pågikk fram til 1960-tallet. Dessverre ble effekten av fangsten at stammen av blåhval ble redusert til 200 individer. Øvrige bestander ble også kraftig redusert. Blåhval, finnhval og retthval er fortsatt utryddingstruet. Skylden kan fordeles på flere land, men Norge var den dominerende fangstnasjonen. Larsen fikk aldri se den tragiske effekten av det han i sin tid startet. Han døde i desember 1924 av sykdom, på tokt i Rosshavet i Antarktis.

Kilder:

- Risting, Sigurd: Kaptein C A Larsen. 1929.
- Nielsen, Jens Petter: Ishavet var vår åker. Norsk polarhistorie, bind III, 2004.
- Elstad, Åsa: Den første norske oljealderen. Norsk polarhistorie, bind III, 2004.
- Hvalfangstmuseets hjemmeside.
- Artikler i Østlandsposten, Aftenposten, Biografisk leksikon og fra NTB.

Juryens begrunnelse.

Store mengder hval ble rapportert fra Antarktis og ved Sør-Georgia. Dette banet veien for hvalfangstsatsingen i sør. De første fossiler i Antarktis ble oppdaget på Seymour Island. Østsiden av Den antarktiske halvøya ble undersøkt til 68°10'S. C.A. Larsen var en pioner i å overføre den norske hvalfangsten fra nord til sør. Næringen ble Norges første store oljealder. Den fikk store økonomiske ringvirkninger i landet, særlig i Vestfold-området. Den norske hvalfangsten i Antarktis var en hovedgrunn til at Norge kunne annektere Dronning Maud Land, Peter I Øy og Bouvetøya gjennom oppdagelsene under Norvegia-ekspedisjonene.

Nordvestpassasjen, «Gjøa» 1903–1906



Rekordholder: Roald Amundsen fotografert i «Gjøa» etter triumfen gjennom Nordvestpassasjen. Norske flagg, kongens bilde og motto på veggen bak. Foto: Nasjonalbiblioteket.

Et nøtteskall i Nordvestpassasjen

To britiske marinefartøyer med 129 mann var forsvunnet spurlost. Lille «Gjøa», utbedret ved Tromsø Skibsverft, 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 lufta 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 seilassen 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 nordpol og samtidig bli den første som klarer å forsere 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 Themsen 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?

Roald Amundsen hadde kjøpt 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. Amundsen engasjerte Tromsø Skibsverft til å bygge om og forsterke fartøyet. Skuta fikk samtidig montert inn en trettenhesters motor av dansk fabrikat. 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 været en 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. Zapffe oppnådde den reserverte Amundsens fortrolighet, ble innviet i ekspedisjonsplanene og hjalp også til med det praktiske.

Amundsen kryper opp på hyttetaket 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. Klokka er seks om morgenen, motoren har stoppet og «Gjøa» står bom fast. En lettboat settes ut for å lodde. Det er grunt til alle retninger. «Gjøa» står på et rev som forgreiner seg forover, bakover 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. Skumspøyten 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



Liten: «Gjøa», kjøpt i Tromsø, var intet imponerende ekspedisjonsfartøy. Men god nok til Nordvestpassasjen. Foto: Norsk Polarinstitutt.

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. 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 ishavsveteran fra Tromsø, nekter å gi opp. Han tar resolutt 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 høysesker over ripa. Amundsen klatrer opp i riggen igjen. En skutelengde igjen nå, til det grunneste på revet. Masten 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.

I ei bukt 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-rensklut og slikker barna sine både her og der, akkurat som en katt. Når de så at vi vasket 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 ergrer seg over sine kollegaers fyll, tobakksspytting 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 viste 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 anspente forholdet mellom broderlandene i unionen. En gammel amerikansk avis har overskriften: «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



Humørspredder: Kokken Adolf Henrik Lindstrøm fra Hammerfest med dagens fangst.
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: Nasjonalbiblioteket.

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. Amundsen 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 uvenner. 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 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:

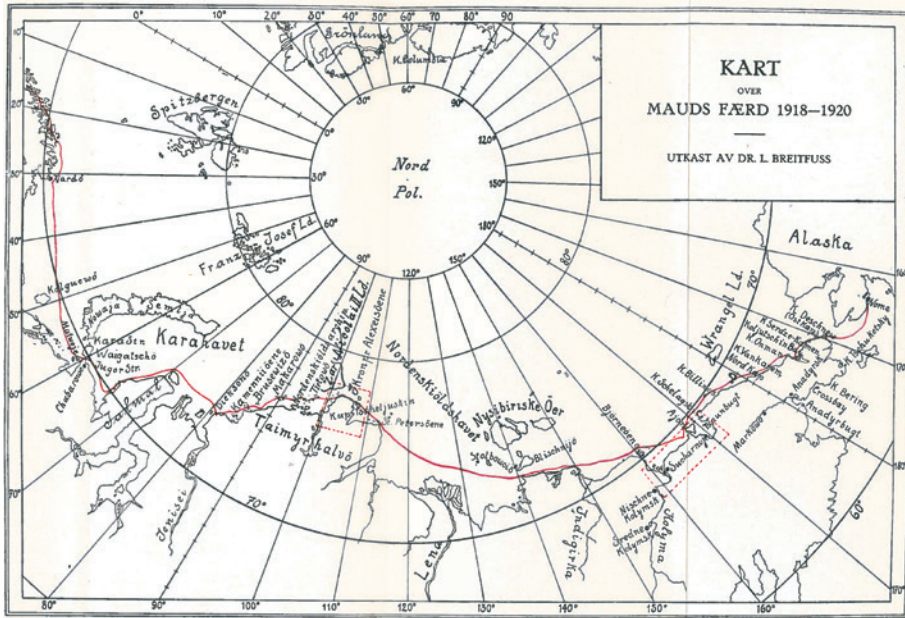
- Amundsen, Roald: Nordvestpassagen. 1907.
- Bomann-Larsen: Roald Amundsen. En biografi. 1995.
- Hanssen, Helmer: Gjennom isbaksen. 1941.
- Næss, Atle: De tre store. Norsk polarhistorie, bind I. 2004.
- Huntford, Roland: Roald Amundsens oppdagelsesreiser i bilder. 1988.



Utforsket: Kartet viser sledeekspedisjonen i 1906. Kart: Norsk Polarinstitutt.

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.



Ventetid: Det ble god tid til å fordype seg i litteratur. Roald Amundsen (t.h.) og Harald Ulrik Sverdrup i «Maud»s komfortable salong. Fartøyet var sju år på reise, i to etapper. Foto: Norsk Polarinstittutt.

Roald Amundsen, «Maud» 1918–1925



Amundsens frustrerende fiasko

To mann forsvant i villmarken. Maskinisten døde, flyene havarerte og skipperen fikk sparken. Men de fikk sine vitenskapelige observasjoner.

Tromsø 16. Juli 1918. Det praktfulle ekspedisjonsskipet «Maud» står ut fra Tromsø på nordlig kurs. Om bord er Roald Amundsen. Han vil kopiere og fullføre bragden til Fridtjof Nansen, som lot seg drive over Polhavet 25 år tidligere. Han håper også å seire der Nansen mislyktes, å nå selve Nordpolen. Amundsen har fått bygget et nytt skip.

«Maud» er rene luksusyachten. 120 fot, skrog i eik, hver mann sin egen lugar, plass til proviant for syv år og 100 tonn kull. Utgangspunktet er det aller beste. Amundsen leder den største og best utrustede geofysiske polarekspedisjon noensinne. At det hele skal bli sett på som en total fiasko sju år senere, er selvfølgelig den fjerneste av alle tanker.

Skipper på «Maud» er Helmer Hanssen, en vesteråling bosatt i Tromsø. Hanssen er en erfaren ishavsmann som i mange år har fulgt Amundsen på tokt. «Maud» er konstruert for å skli ut av isens grep når det blir skruing. Skroget har en trill rund form, noe som gir store problemer i grov sjø. «Maud» ruller som besatt, sjøen slår inn over dekk og brekker gaffelen i riggen. «Hun slingret for to,» skrev skipper Helmer Hanssen senere. I den første delen av ferden er skipperen ekstra på vakt. Det er fortsatt krig, tyske ubåter kan dukke opp. Jo lenger øst de seiler, dess mindre blir ubåtfaren.

Hanssen fører «Maud» sør for Novaja Semlja og inn i Jugorstredet. Her får ekspedisjonen det første sammenstøtet med isen. Den rikker seg ikke, og «Maud» blir liggende ved landsbyen Kharbarova i fjorten dager før hun kommer videre. I Karahavet, havområdet øst for Novaja Semlja, er isen også plagsom. «Maud» krangler seg fram til telegrafstasjonen Port Dickson ved munningen av de store russiske elvene Ob og Jenisei. Ved Kapp Tsjeljuskin, Asias nordpynt, sitter hun bom fast. Det er blitt september, det er bare å spikre tak over dekket, gjøre klar til overvintring og vente på den arktiske sommeren.

Amundsen avviste selv alltid at flaks hadde vesentlig betydning for en ekspedisjon. Nitide forbedelser måtte til. Likevel, uflaks rammer han denne gangen. 30. september 1918 faller Amundsen fra rekka og ned på isen. I fallet brekker han den høyre armen to steder, et stykke over albueddet og like under skuldra. Styrmannen, Oscar Wisting, forbinder Amundsen som har voldsomme kramper i armen i to uker.

Fem uker senere har han begynt å komme seg. Amundsen tar en tur på isen med vakthunden Jakob. Det er en vakker morgen med intenst nordlys. Amundsen hører noe som puster tungt på



Havari: Den nye tids teknologi, flyet, skulle utnyttes. Det gikk fullstendig galt. Foto: Norsk Polarinstitutt.



Adoptert: Kakonita kom sammen med faren til «Maud». Amundsen adopterte henne.
Foto: Nasjonalbiblioteket.

isen og tror det er hunden. Det er det ikke. Plutselig kommer en isbjørn løpende rett mot ham. Amundsen, som er ubevæpnet og har armen i bind, løper alt han makter mot «Maud». Ved landgangen tar isbjørnen Amundsen igjen, slår ham med labben, river opp klærne og flerrer ham i huden. Han faller og blir liggende.

I det samme hyler en isbjørnunge på isen. Det er hunden Jakob som har snust seg fram til den. Isbjørnen snur og løpet mot ungen. Vakthunden, og isbjørnens morsinstinkt, redder Amundsens liv. Han karrer seg opp landgangen, ned i salongen og i sikkerhet. Styrmann Oscar Wisting griper riflen og skynder seg på dekk. Han skyter isbjørnen, som står på landgangen. Vitenskapsmannen Harald Ulrik Sverdrup går ut på isen og skyter ungen. Jakob ble så overdådig bevertet den dagen at bikkja sikkert trodde den hadde fødselsdag, skrev Helmer Hanssen.

Ikke før i september neste år, 1919, kommer de løs av isen. Men før måneden er gått, må de søke vinterhavn på ny. De legger seg til ved øya Aion, mellom Beringstredet og Nysibirøyene. I desember 1919 drar

Helmer Hanssen og Oscar Wisting på en lang sledetur til gullgraverbyen Nome i Alaska. Det skal sendes telegrammer og matros Emanuel Tønnessen skal forlate ekspedisjonen. Seks måneder etter at de dro fra «Maud», 14. juni 1920, er Hanssen og Wisting tilbake ved skipet. De har fått Tønnessen fram til sivilisasjonen, og Amundsen har fått sendt og mottatt sine telegrammer.

Ekspedisjonen tærer på humør og proviant uten en gang å komme fram til startpunktet for ferden over Polhavet. Amundsen bestemmer seg for å innskrenke besetningen. Tømmermann Peter Tessem fra Tromsø er deprimert og klager over sterk hodepine. Sammen med trønderen Paul Knudsen blir Tessem satt i land med hundeslede, utrustning og proviant for ett år. Planen er at de skal ta seg tilbake til Norge langs kysten av Sibir med de vitenskapelige data som er samlet til nå. Hundene springer med kurs for Dickson ved Jeniseis munning.

I ettertid vet vi at de to aldri kom fram. I 1922 ble det funnet et brent lik på ruta de skulle følge. Senere ble en del av posten og flere likrester funnet bare to kilometer fra Dickson. Gifteringen viste at det var Tessem. De to mennenes skjebne ble ikke kjent om bord i «Maud» før lenge etterpå. At første verdenskrig var over nådde også ekspedisjonen ett år forsinket.

29. juli 1920 seiler «Maud» inn på havna i Nome. Her forlater Helmer Hanssen, maskinsjef Knut Sundbeck og seilmaker Martin Rønne ekspedisjonen. Frivillig, het det, men mange år senere ble det kjent at Amundsen ga sin skipper sparken. Da «Maud» seiler videre, er det bare Oscar Wisting, norskrusseren Gennadij Olonkin og vitenskapsmannen Harald Ulrik Sverdrup igjen av den opprinnelige besetningen.

Nå skulle den egentlige driften over Polhavet starte, fra Alaska i øst via Nordpolen til vest. Men vinder fra nord holder ekspedisjonen på kontinentalsokkelen utenfor kysten av Sibir. De når aldri ut i det dype Polhavet. De befinner seg i området til folkeslaget tsjuksjerne, som Harald Ulrik

Sverdrup studerer nøye gjennom månedslange sledeturer.

Også Amundsen kommer i nærkontakt med tsjuksjerne. Han hyrer flere av dem til arbeid om bord, blant dem en mann som heter Kakot. Han har med seg sin fire år gamle datter, Kakonita. Amundsen blir betatt av den lille jenta, pleier henne for utslett og tar seg av henne. Da Kakot drar for å finne en ny kone, blir Kakonita igjen. Amundsen adopterer også en annen jente, Camilla, slik at Kakonita skal ha selskap.

Amundsens hovedproblem er at han har brukt flere år allerede og oppnådd lite. Men han sitter ikke med hodet i hendene. Med den nye teknologien, flyet, vil han erobre Polhavet. Han vil fly fra Alaska – over Nordpolen – til Spitsbergen. Han ser for seg at han skal sveve trygt der oppe, over skruis og lumske isbjørner, og slå sine konkurrenter i kappløpet mot Nordpolen. Flyplanene blir presentert som en forlengelse av «Maud»s vitenskapelige ekspedisjon. Ekspedisjonen blir delt i to. Oscar Wisting skal føre «Maud» vestover over Polhavet. Selv etablerer Amundsen seg i en leir på land, ved Wainwright helt nord i Alaska.

Heller ikke Amundsens nye offensiv har hellet med seg. En Junkers-maskin havarerer i Nebraska før den når fram. Et nytt og større fly, som kjøpes inn for forsikringspengene kommer riktignok fram til Wainwright, men piloten, løytnant Oskar Omdal, får store problemer. 11. mai 1923 gjør Omdal en testflyging. Motoren fusker og en hard landing ødelegger understellet på venstre ski. 10. juni tester han Junkersen på nytt. Nå knekker akselen mellom skiene. Flyframstøtet er over før det er begynt. Fly som er i stand til å takle Arktis er kanskje ikke konstruert ennå?

Også på «Maud» finnes et fly, av typen Curtis, gitt i gave fra flyfabrikken. Det er et lite fly, det er ikke snakk om en polferd, kun rekognoseringsturer. Piloten, Odd Dahl, får montert flyet, opparbeider en liten flyplass på isen og får det opp i lufta til en vellykket prøveflyging. Neste flyging er en skikkelig rekognoseringstur, men landingen blir vel hard. Flyet lar seg reparere. Tredje gang fusker motoren og Dahl må sette flyet ned mellom skrugardene. Propellen i tusen knas, vingene skadet, totalt havari. «Det avsluttet vår flyvirksomhet,» oppsummerte Dahl nøkternt.

Det meste gikk altså galt. På toppen av det hele døde maskinisten, Syvertsen, etter kort tids sykdom. Når ekspedisjonen likevel hører med blant de viktige, skyldes det de vitenskapelige resultatene som ble oppnådd etter at Amundsen hadde forlatt fartøyet for å vie seg til polarflygingen. Da ble også stemningen bedre, mer harmonisk, mindre konflikter.

Harald Ulrik Sverdrup hadde en lang rekke instrumenter om bord som han betjente sammen med assistenten, svensken Finn Malmgren: Bunnskraper, strømmåler, dybdemåler, vannprøveapparat, planktonhov, tidevannsmåler, barometer, nedbørmåler, værbaljonger og elektriske termometre i isen og på skipet. Jordmagnetismen ble også målt grundig. Sverdrup var opptatt av strømsystemene i Polhavet, om det var grunne partier der eller kanskje landmasser? Han studerte også varmebalansen, hvordan isen smeltet og ble dannet på ny. Grensesjiktet mellom havvann og ferskvann, fra ismelting og elver, var også et forskningstema.



Håpløst: Isen var massiv. Etter tre år var «Maud» framme ved startpunktet for den egentlige reisen. Foto: Norsk Polarinstittutt



Kjæledegge: Harald Ulrik Sverdrup med isbjørnungen Marie som mannskapet temmet. Bildet er antakelig tatt i 1922. Sverdrup berget ekspedisjonens ettermæle med sine vitenskapelige resultater. Foto: Norsk Polarinstitut.

«Maud» kom seg endelig ut av isen 9. august 1925, returnerte til Nome, ble solgt fra Amundsens konkursbo til Hudson's Bay Company og endte som vrak i Cambridge Bay i Canada, der den ligger ennå. Amundsen var ruinert etter fiaskoen, men han hadde satt en rekord, en bitte liten. For første gang hadde et fly blitt brukt på polarisen. Det var da noe.

Helmer Hanssen ga i sine memoarer ingen forklaring på hvorfor han forlot ekspedisjonen i Nome i 1920. Heller ikke Amundsen forklarte noe om episoden utover den offisielle versjonen: Han lot det være opp til mannskapet hvem som ville fortsette. Utad ble det presentert som om Hanssen frivillig trakk seg fra videre seilas med «Maud». Oscar Wisting tok over som skipper.

Da forfatteren Tor Bomann-Larsen ga ut sin biografi om Roald Amundsen i 1995, dokumenterte han at sjefen ga sin nære medarbeider sparken. Dokumentasjonen kommer fram i et brev Roald Amundsen skrev til broren Leon. Amundsen skrev at avskjedigelsen av Hanssen kom etter en forhandling der han fikk Hanssen til å forstå at det var ingen annen løsning. Til broren klaget Amundsen over at Helmer Hanssen hadde blåst i hans forordninger og gitt uforskammede svar. Ifølge Amundsen var det gått Helmer Hanssen til hodet at han var blitt skipper. Han var ikke kvalifisert til stillingen. I et telegram fra matros Emmanuel Tønnessen står det: «Forholdet mannskapet ikke godt. Alle liker Amundsen, derimot ikke Helmer Hanssen.»

Helmer Hanssens familie har flere ganger forsøkt å nyansere bildet av denne konflikten. At det ble uenighet mellom Amundsen og Hanssen, trenger ikke bety at Hanssen var udugelig som skipper. Tvert imot. Hanssen var lojal i 18 år, men kanskje var han ikke blindt lydige lenger? Amundsen



Nødutgang: Tre sleder med det mest nødvendige – proviant for 40 dager, en seilduksbåt, to telt og soveposer – sto alltid klare på isen i tilfelle isskruingen skulle felle «Maud». Foto: Norsk Polarinstitutt.

hadde ingen sans for menn som talte ham imot. Familien har også imøtegått påstanden om at det aldri kom til forsoning mellom de to. De peker på at Amundsen besøkte Hanssen hjemme i Ramfjordgata under et besøk i Tromsø i 1928.

Kilder:

- Amundsen, Roald: Nordostpassagen. 1921.
- Hanssen, Helmer: Gjennom isbaksen. 1941.
- Bomann-Larsen, Tor: Roald Amundsen. 1995
- Odd Dahl og Maudferden. Særtrykk, Aftenposten 1976.
- Næss, Atle: De tre store. Norsk polarhistorie, bind I. 2004.
- Berghei, Jan-Tore: «Maud» 1918–1925, polarhistorie.no.

Juryens begrunnelse

«Maud» seilte Nordøstpassasjen, og Roald Amundsen ble den første i verden som hadde seilt rundt Polhavet. Ekspedisjonen møtte på mange problemer. Amundsen fikk massiv kritikk etter sitt mislykte forsøk på å fly til Nordpolen i 1923. «Maud» kom aldri i skikkelig drift nordover og følgelig ikke inn i kjernen av Polhavet, som var målet. Ekspedisjonens hovedresultat var unike vitenskapelige observasjoner ved vitenskapelig leder Harald U. Sverdrup. De satte en ny standard for presisjon i polarforskningen. Sverdrup ble en del av den verdensberømte Bergenskolen innen geofysikk, og senere leder av Scripps Institution of Oceanography i California.



Pioner: Rittmester Gunnar Isachsen regnes som grunnlegger av norsk Svalbardforskning, her i staselig uniform.
Foto: Norsk Polarinstitut.

Gunnar Isachsen, Svalbard 1909

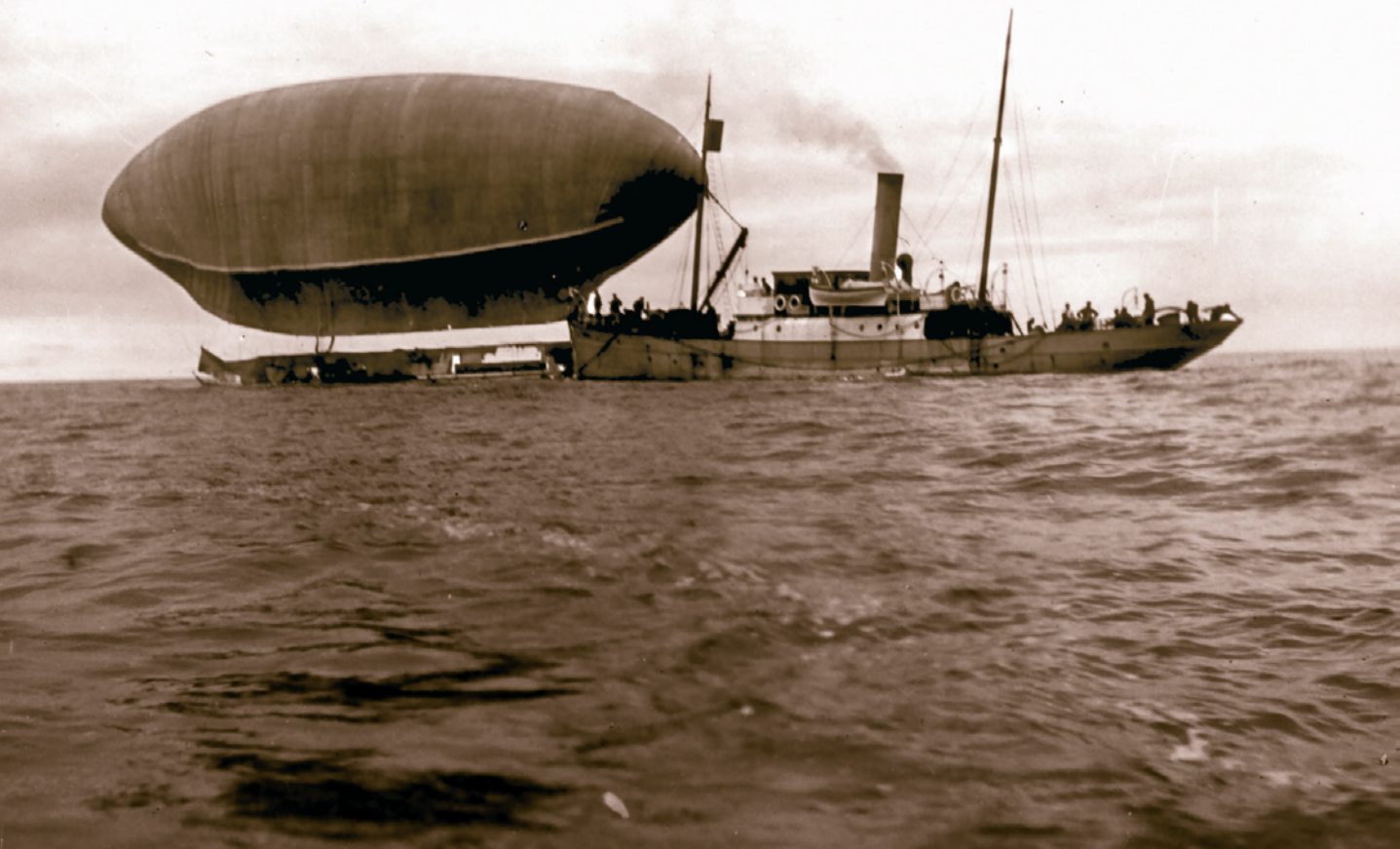


Kartlegging: Gunnar Isachsen bidro sterkt til å kartlegge Svalbard. Kartet er tegnet etter fyrsten av Monaco og Gunnar Isachsens ekspedisjon i 1906–07. Kart: Norsk Polarinstitutt.

Rittmesterens røvertokt

Svalbard tilhørte ingen. Norge vegret seg for å regjere i nord. Men så kastet rittmester Gunnar Isachsen seg i salen.

Svalbard sommeren 1909. Foran baugen på det norske marinefartøyet «Farm» flyter et havarett luftskip. Det ligger der som en hjelpeløs kjempehvalross. Luftskip er siste skrik i utforskningen av Arktis, og dette bærer navnet «America». Om bord er amerikaneren Walter Wellman og hans mannskap som har gjort flere forsøk på å nå Nordpolen. Som en luftens baron vil Wellman endelig ta seg til Nordpolen og fjerne inntrykket av at han er verdens største polarfiasko etter tre mislykkede forsøk.



Drama: Walter Wellman prøvde i 1909 å nå Nordpolen med luftskipet «America». Den norske polarforskeren Gunnar Isachsen med det norske marinefartøyet «Farm» kom til unnsetning. Senere eksploderte luftskipet. Foto: Norsk Polarinstitut.

«America» hadde tatt av fra Virgohamna nordvest på Svalbard der Wellman hadde fått reist en hangar og et hus. Etter avgang seilte luftskipet majestetisk på nordlig kurs inntil slepelin falt ned på isen og festnet seg der. Ferden sluttet brått. «Farm» er i farvannene ved Svalbard med helt andre ambisjoner enn å nå Nordpolen. Sjefen om bord er den norske offiseren og polarforskeren Gunnar Isachsen. Han vil utforske Svalbard og dermed styrke Norges stilling på de statsløse øyene i nord. At andre nasjoner ser på aktiviteten som et røvertokt, får ikke hjelpe.

Men først må den ulykkelige amerikaneren og hans luftskip hjelpes. «Farm» bukserer «America» baklengs tilbake til utgangspunktet. Framme i Virgohamna må «America» lettes slik at det kan taues inn i hangaren. Mannskapet hogger hull på bensintankene i kjølen. Drivstoffet fosser ut. Da luftskipet blir dratt opp på land og havner i skrå posisjon, strømmer gassen opp i forenden. «America» steiler som en cowboyhest, sliter seg fri og stiger opp i luften. Gondolen løsner og deiser i bakken. Selve ballongen stiger høyere og høyere inntil den eksploderer med et brak og faller ned i sundet. Wellman bukker, svinger med luen og forsøker å ta det pent. Nå er han i alle fall en polarfiasko.

Dramaet med det amerikanske luftskipet illustrerer at det var fritt fram for alle nasjoner som ville ta et initiativ på Svalbard, enten det var forskere, eventyrere eller forretningsmenn. De som ville drive næringsvirksomhet fremmet sitt krav på den urgamle måten: Slå opp et skilt, skaffe vitner og melde området okkupert hjem til sitt lands utenriksdepartement.

Svenskene var lenge den ivrigste polarnasjonen i nord. Paradoksalt nok var det en finskfødt



Gjenganger: Gunnar Isachsen kom tilbake til Svalbard en rekke sesonger. Her sammen med Karl Haavimb i 1910, i en leir mellom Svea og Kings Highway. Sleder ble brukt til å frakte vitenskapelige instrument og proviant. Foto: Norsk Polarinstitut.

svenske som gjorde Norge en stor tjeneste i 1871. Polarforskeren Adolf Nordenskiöld, som senere ble førstemann gjennom Nordøstpassasjen med «Vega», foreslo at Svalbard burde bringes under norsk suverenitet før andre land satte seg fast på øygruppa. Nordenskiöld hadde selv forretningsplaner, han ville produsere guano, et etterspurt gjødningsråstoff, på Spitsbergen. Utenriksdepartementet i Stockholm, som var felles mellom Norge og Sverige i unionen, tok opp saken med den norske regjeringen. Ikke interessert, var svaret. Regjeringen fryktet at den ville få en rekke konflikter med andre land i fanget, mens svenskene stakk av med inntektene. Russerne fikk snusen i hva som foregikk og erklærte at landet ikke ville godta norsk styre på Svalbard.

I 1906 satset den amerikanske kapitalisten John Munroe Longyear tungt på gruvedrift i Adventdalen med sitt selskap The Arctic Coal Company. Et skotsk gruveselskap var i gang på nordsiden av fjorden. Svalbard ble det rene, skjære Texas: Elendige arbeidsforhold, hyppige streiker og konflikter mellom gruvesjefer og fangstmenn. Om sommeren var turisttrafikken sterk. Behovet for en statlig myndighet ble demonstrert hver gang en svalbardrein ble skutt ned for moro skyld og lå gispende i sitt eget blod på bakken. I denne uavklarte situasjonen for Svalbard la rittmester Isachsen sine planer, temmelig offensive planer.

Gunnar Isachsen ble født i 1868 i Drøbak og vokste opp der. Etter examen artium gikk han krigsskolen, ble premierløytnant og senere rittmester (kaptein) i kavaleriet. I to år gjorde han tjeneste i franske militæravdelinger, i Algerie og Paris. Kanskje var kunnskapene i fransk viktig for at rittmester Isachsen kunne innlede et nært samarbeid med fyrst Albert av Monaco. Det talte nok også



Oppstigning: Til Lilliehöökbrean med tungt lastet slede, 4. juni 1909. Foto: Norsk Polarinstitutt.

med at Isachsen hadde seilt med Otto Sverdrup som topograf under «Fram»s ferd til det nordlige Canada i årene 1898–1902. Fyrsten av Monaco var mer enn normalt interessert i naturvitenskap, regnet seg som oseanograf og bladde opp slik at en internasjonal ekspedisjon kunne kartlegge det indre av Spitsbergen i 1906 og 1907.

Isachsen og hans folk – landmålere, geologer og botanikere – trekker 280 kilo tunge skikjelker med utstyr og proviant. De vandrer på breer, tegner kart, bestiger fjell, måler temperatur og studerer vegetasjonen. Selv bruker Isachsen et 13 ganger 18 centimeter kvadratisk reisekamera for glassplater. Reisekameraet, som er langt fra hendig, har stillbar viserskive og et Voigtländer objektiv med 20 centimeters brennvidde. Det er satt opp til fotogrammetrisk bruk slik at han kan trekke horisontale og vertikale linjer på negativet. I tillegg frakter han rundt på et målebord med distanseikkert, distansestenger, aneroidbarometer og termometre.

En julidag holder det på å gå virkelig galt. Fra teltet bestiger Isachsen og hans følge en 930 meter høy fjelltopp som får navnet Myhres topp, etter matros Haakon Myhre fra Tromsø. Myhre er selv med opp. Det samme er ingeniørkorporal Alv Strengehagen fra Kongsberg. Det blåser voldsomt på toppen. Myhre støtter målebordet, de to andre står på den andre siden. Plutselig faller Myhre med hele sin tyngde mot Isachsen og Strengehagen. «Jeg giver ham i en fart en tryk, saa at han rullede til siden. Det var saavidt vi undgik at styrte ned i afgrunden, et skridt bag os,» skrev Isachsen i ekspedisjonens rapport. Det var ikke noe alvorlig som feilte Myhre. Han hadde bare besvimt.

I 1909 var Isachsen tilbake igjen på Svalbard, nå som leder av sin egen, norske ekspedisjon. Han hadde klart å vekke såpass interesse for de statsløse øyene i nord at Stortinget hadde bevilget 25 000 kroner, om lag 1,5 millioner i dagens kroneverdi. For første gang var staten med og finansierte en forskningsekspedisjon til Svalbard. Marinefartøyet «Fram» var en del av innsatsen. Dette året startet den systematiske norske utforskningen av øygruppen, en utvikling som skulle ende

med at Norge fikk suvereniteten. Men dit kom man ikke uten omveier.

Norges utenriksminister Jørgen Løvland foreslo samme år, i 1909, å innføre et internasjonalt rettsregime på Svalbard. Norge skulle stå for det daglige styret på mandat fra det internasjonale samfunnet. Begrunnelsen var at Norge lå nærmest Svalbard, og at det var flest nordmenn som høstet av naturrikdommene der. Norge inviterte til internasjonale konferanser i Kristiania, men ideen om norsk styre ble avvist tre ganger. Russerne ville ikke vite av ordningen. Svenskene skar tenner av irritasjon over frekke nordmenn som hadde sprenget unionen og som nå prøvde seg på Svalbard.

Men så kom verdenskrigen. Den endret gamle maktforhold. Svenskene hadde ført en tyskvennlig nøytralitetspolitikk og var knyttet til krigens tapere. I Russland var tsaren skutt og ingen anerkjente kommunistene som de nye makthaverne. I fredsforhandlingene i Paris i 1919 ble Svalbard-spørsmålet tatt opp. Den fargerike og erfarne diplomaten Fritz Wedel Jarlsberg ledet Norges delegasjon. Gunnar Isachsen fikk en viktig rolle som teknisk delegert. Ekspert, ville vi sagt i dag. Nå var det ikke lenger noen norsk vegring mot å gripe makten i nord. Svalbard skulle bli norsk! Det var den utvetydige instruksjonen fra Kristiania til Norges mann i Paris.

Fritz Wedel Jarlsberg sjarm og Gunnar Isachsens kunnskaper var en vellykket blanding under forhandlingene. Fritz Wedel Jarlsberg var en av Norges mest erfarne diplomater. Han kom fra gammel adelssekt og vokste opp delvis på herregården Brunla i Vestfold og delvis ved hoffet der faren var kammerjunker og mora overhoffmesterinne. Fritz ble jurist og gikk inn i diplomati. Han hadde penger nok til å holde ut de tre første årene som ulønnet attaché i Paris. Deretter Stockholm, Wien, London, Madrid, Lisboa, København og Paris igjen. Det var Wedel Jarlsberg som først forhandlet med svenskene og danskene om en egen norsk konge i 1905, før Fridtjof Nansen overtok. Som forhandler struttet han av selvtillit og sjarm, han var ærgjerrig, pågående, men samtidig smidig. Wedel Jarlsberg var som skapt for de uformelle underhåndskontakter der smil, skåltaler og press gikk hånd i hånd.

Norge endret holdning i løpet av noen tiår. Først nektet Norge å ta kontrollen på Svalbard, deretter var det en ambisjon å sørge for ro og orden på vegne av det internasjonale samfunn. Etter første verdenskrig krevde imidlertid Norge full kontroll. Masken falt, oppsummerer professor Einar-Arne Drivenes i Norsk polarhistorie. Kapitlet bærer tittelen «Ishavsimperialisme». Et lite folk krevde råderetten over store ressurser og områder.

Det var ingen selvfølge at en bagatell som Svalbard hørte hjemme i det store oppgjøret etter krigen der ti millioner hadde mistet livet. Like mange var lemlestet. Under et personlig møte med den franske statsministeren og fredskonferansens president, Georges Clemenceau, skrudde Wedel Jarlsberg på sjarmen og ordnet saken. Enda bedre; Frankrike hadde ingen innvendinger



Grav: Gunnar Isachsen hadde interesse også for fangstfolkens virke. Her er ekspedisjonen i 1909 ved graven til skipper Erik Mathilas fra Tromsø. Foto: Norsk Polarinstittutt.



Skilt: Svalbard var statsløs. Okkupasjon av områder foregikk ved å slå opp et skilt og rapportere til departementet. Foto: Norsk Polarinstitutt.



Krevende: Ekspedisjonens medlemmer slepte tungt vitenskapelig utstyr opp på mange fjelltopper.

marinebaser og festninger. Men at Norge hadde suvereniteten, var det ingen tvil om. Stortinget behandlet en lov om øygruppa i 1925. Da ble navnet endret fra Spitsbergen til Svalbard. I mellomtiden hadde også russerne akseptert norsk styre i bytte mot at Norge anerkjente sovjetregjeringen som Russlands nye legitime makthavere.

Kilder:

Drivenes, Einar-Arne: Ishavsimperialisme, Norsk polarhistorie, bind II, 2004.

Berg, Roald: Norge på egen hånd 1905–1920. Norsk utenrikspolitikk historie bind II, 1995.

Isachsen, Gunnar: Spitsbergenekspedisjonen 1906 og 1907.

Artikler i Biografisk leksikon, Morgenposten, Norsk Geografisk Tidsskrift og på nettstedet polarhistorie.no

Juryens begrunnelse

Gunnar Isachsens vitenskapelige ekspedisjon til Svalbard i 1909 var den første av de statsunderstøttete Spitsbergenekspedisjonene. Disse ble stort sett årvisse deretter, og under geolog Adolf Hoels ledelse ble de gradvis institusjonalisert og ble en forløper til dagens Norsk Polarinstitutt. Ekspedisjonen i 1909 var uttrykk for økt norsk forskningsaktivitet og generell interesse for Svalbard. Aktiviteten var en vesentlig årsak til norsk suverenitet over Svalbard.

Sverdrups ferd med «Fram» 1898–1902



Fastfrosset: Otto Sverdrup, sønn av en bonde fra Bindalen i Nordland, ledet «Fram»s andre ferd til områdene rundt Ellesmere Island vest for Grønland i årene 1898-1902. Det var lenge usikkert om «Fram» ville slippe løs av isen. Foto: Norsk Polarinstitut.

Som i onde makters vold

Legen skjøt seg når de trengte ham som mest. Snart var ytterligere en mann død. Ekspedisjonen var som hjemsoekt av onde makter.

Ellesmere island juni 1899. Norges stolte ekspedisjonsfartøy «Fram» ligger innefrosset i isen vest for Grønland. Ekspedisjonens leder, Otto Sverdrup, har vært ute på en flere døgn lang sledetur med godt utbytte; vellykket jakt og interessante botaniske funn. Nå haster Sverdrup tilbake, i regn og sludd, til sin midlertidige leir sammen med geologen Per Schei og den svenske botanikeren Herman Simmons. I et telt i leiren oppholder ekspedisjonens lege, Johan Svendsen seg. Han har vært alene i fire døgn. Sverdrup har en stund vært bekymret for legen. Svendsen skulle egentlig ha vært sammen med de andre tre, men hadde klaget over smerter. Snøblindhet, kanskje? Legen hadde også snakket engstelig om alle sykdommer som kunne ramme ham i isødet. Legen hadde insistert på å bli i teltet. Litt småarbeid i leiren ville gjøre ham godt, mente han.

I det Sverdrup nærmer seg teltet som førstemann, ser han doktor Svendsen utenfor. I samme øyeblikk ser han at legen slår ut med armene og faller om. Det blåser kraftig, vinden uler og demper all lyd. Da Sverdrup når helt fram til legen, ser han at han har skutt seg gjennom hodet. De finner legens dagboknotater. Der skriver han at han har overvurdert seg selv, og at det vil være best for

ekspedisjonen om den blir kvitt ham. Det viser seg også at legen har forsynt seg av morfinbeholdningen. Kombinasjonen av misbruk, depresjon og arktisk isolasjon ble dødelig. Det er intet Sverdrup kan gjøre, medisinsk sett. Han kan bare håpe at selvmordet ikke sprer en altfor mistrøstig stemning blant mannskapet. For resten av tiden i isen, kanskje flere år, må de klare seg uten medisinsk ekspertise.

Legehjelp kunne de trengt allerede tre måneder senere. En stygg hoste, med spor av blod i slimet, sprer seg blant mannskapet. Flere får åndenød, smerter i brystet og hovne ben. En slags lungebetennelse? Sikre er de ikke. Verst går det ut over den 27 år gamle fyrbøteren og altmuligmannen Ove Braskerud fra Solør. Botanikeren Simmons prøver å være en slags reservelege, men kan ikke gjøre annet enn å gi den stakkars fyrbøteren kinin mot feberen og noe å sove på. 1. oktober 1899 finner de Braskerud død i lugaren. «Det var som vi var kommet i onde makters vold», skrev Sverdrup etter de to dødsfallene. Han la til: «Og den anstundende polarnatt med sin kulde og sitt knugende mørke skulle heller ikke gjøre sinnet lysere, især da vi etter doktorsens død følte oss forsvarsløse mot enhver sykdom. Snart var der ytterst få av os, som ikke innbilte seg at han feilte noe.»

Kanskje var det en trøst at de 16 om bord allerede var sikret ære og berømmelse. Nasjonens øyne var rettet mot dem og landets rikeste menn, bryggeribrødrene Amund og Ellef Ringnes og Axel Heiberg, støttet opp med penger. De ville helt sikkert bli voldsomt hyllet når de kom hjem. Hvis de kom hjem.

«Fram» forlot Kristiania 24. juni 1898. Sjøsyken herjer fælt. Planen var å seile så langt nordover som mulig langs vestkysten av Grønland for å utforske ukjent land. Det var aller mest en vitenskapelig ekspedisjon, selv om det eksisterte vage planer om et framstøt mot Nordpolen. Hovedhensikten var å frariste Grønland sine dypfrosne hemmeligheter. Geologen Per Schei, botanikeren Herman Simmons, kartografen Gunnar Isachsen og zoologen Edvard Bay fra Danmark brakte med seg instrumenter og stabler med notatbøker. Men vitenskapsfolkene hadde ikke klart seg lenge i isødet uten kompetansen til besetningen der blant andre altmuligmann og førstemasinist Karl Olsen fra Tromsø og polarkokken Adolf Henrik Lindstrøm fra Hammerfest inngikk. Olsen var den hendigste mannen om bord. Han konstruerte et alt-i-ett kokekar som både kokte mat og smeltet snø, forbedret primusene og distansemåleren.

Planen om å utforske Grønlands nordligste del måtte etter kort tid forkastes. Isforholdene i Kane Bassin, et havstykke vest for Grønland, var vanskelige og tvang Sverdrup til å overvintre der. Han måtte også legge om planene og satse på en utforskning lenger sør. Sverdrup legger «Fram» til for vinteren i Smith Sound, like vest for den digre polarøya Ellesmere Island. Øya er 200 000 kvadratkilometer, nesten to tredeler av Norges areal, og for det meste utforsket Det blir denne øya –



Forsyninger: Ferskt kjøtt holdt skjørbuken unna. Gunnar Isachsen får isbjørn. Foto: Norsk Polarinstitutt.



Utendørs: Sommerstid sto praktiske gjøremål i kø. Jacob Nødtvedt (t.v) og Peder Hendriksen i smia. Foto: Norsk Polarinstitutt.

ikke Grønland – som blir ekspedisjonens mål.

I oktober 1898 er Sverdrup ute på en av sine mange sledeturer for å utforske øya, da han uventet får øye på en annen hundeslede. Hvem kan det være? Det bor jo ingen inuitter her. Mannen som nærmer seg er den amerikanske polarforskeren Robert Peary som senere skulle bli den første til å nå Nordpolen. Pearys skip «Windward» ligger lenger nord. Sverdrup tar av seg votten for å hilse. Peary beholder sin på. Han misliker åpenbart nordmennesenes inntreden i «sin» del av Arktis og ser «Fram» som en framskutt base for et framstøt mot Nordpolen. Senere nekter Peary å ta imot post fra «Fram» før han drar sørover. Denne kvasse konfrontasjonen, sammen med vanskelig is, kan ha bidratt til at Sverdrup ombestemmer seg og senere fører «Fram» sørvestover, til sørkysten av Ellesmere Island.

Den første vinteren blir ei slags læretid. Vitenskapsmennene farer omkring med sleder, og besetningen drar på jakt. Mennene foretrekker moskuskjøtt og isbjørnbiff. Hundene får hvalross og sel. Vintermånedene i stummende mørke går greit, bortsett fra at geologen Per Schei må amputere fem tær etter en sledetur i minus 40. Legens selvmord sommeren 1899 sjokkerer mannskapet. Det samme gjør Braskeruds dødsfall. En følelse av tungt skjebnefellesskap brer seg.

Stadige uhell skjer, om det nå skyldes onde makter eller ei. Den blide finnmarkingen i byssa, Adolf Henrik Lindstrøm, er i en periode i dårlig humør. Han har utviklet en verkebyll etter at han tråkket på en rusten spiker. Heldigvis kvikner kokken til igjen etter at Sverdrup har skjært bort puss og elendighet med kniv. Tromsøværingen Karl Olsen er også uheldig. Han faller stygt på isen under hundekjøring og slår skulderen av ledd. Kollegaene blir fortvilt i den avdøde legens bøker, men er usikre på prosedyren. For å skåne pasienten bestemmer de seg for å gi ham en skikkelig rus. Olsen serveres 12 glass nafta utspedd med vann og en halv flaske konjakk. Da Olsen er passe full, tar de tak. Første forsøk går ikke, men på andre får de skulderen å plass. Olsen ler og synes det er stor stas. De må sette vakt i lugaren så han ikke skal virre rundt i fylla og skade skuldra igjen.

Etter to vintre innefrosset, innfører Sverdrup streng rasjonering, både av parafin og proviant. Tiltaket fører til en hard og langvarig konflikt med Lindstrøm som vet hvor mye god mat – for ikke å snakke om litt brennevin – har å si for trivselen i et fartøy der folk trækker tett innpå hverandre i månedsvis. Forholdet mellom Sverdrup og Lindstrøm blir stadig mer anstrengt. Sverdrup irriterer seg over stadig flere av mannskapene. Bare geologen Schei holder mål, mener han.

Som leder er Sverdrup stillfaren, han unngår konfrontasjoner. Som type er han sjenert, taus og praktisk orientert. «Norges tauseste mann,» hevdet en av hans undersåtter. Sverdrup ble født i Bindal i Nordland 31. oktober 1854 og vokste opp på familiegården Horstad i Åbygda som nest eldst av ti søsken. Det sies at morfaren lærte Otto og broren å svømme ved å ro dem ut på Bindalsfjorden og kaste dem i vannet. Slik får man motivasjon til å lære nye ferdigheter! Som tiåring skal Otto ha fått sitt første gevær og som 14-åring skal han ha skutt sin første bjørn. 17 år gammel dro han til sjøs, i utenriksfart. Han kom hjem og tok styrmanns- og skipsførereksamen. Fridtjof Nansen hyret Sverdrup inn som ekspedisjonsdeltaker da han ville krysse Grønland. Sverdrup var



Depresjoner: Fire år i isen slet hardt på menneskes sinn. Legen Johan Svendsen (under klokka) begikk selvmord. Foto: Norsk Polarinstitutt.

også rådgiver da «Fram» ble bygd og var deltaker på fartøyets første ferd over Polhavet. Nå er han selv ekspedisjonens leder.

Etter de planlagte tre år, skal «Fram» hjem sommeren 1991. Men Gåsefjorden, der fartøyet ligger, vender rett sørover. En vedvarende sønnavind pakker fjorden full av is. 8. august fyller de vann på dampkjelene og gjør seg klar til å gå. De prøver å sprengte seg en råk, men ladningene biter ikke på isen. 13. august kommer frosten. «Det er da pokkeren hvor ulykken er etter oss på alle måter», skriver Sverdrup i dagboka. 3. september gir han ordre om å slukke under dampkjelene. De må bli en vinter til.

Kan vi tenke oss effekten av ordren? De har vært borte i tre år fra sine kjære, uten noen slags form for kontakt. Når de nå starter på fjerde året, vil de der hjemme tro det verste. At stemningen er trykket, er et for svakt uttrykk. Depresjoner begynner å melde seg. 23. september havner Karl Olsen og Edvard Bay i slagsmål. To mann, Bay og Simmons vil bare spise og ligge på senga. De vil ikke ut, vil ikke mosjonere, de vil ingenting. Sverdrups nestkommanderende, Victor Baumann, blir innblandet i stadig flere krangler. En merkelig organisering av ekspedisjonen må ta en del av skylda. Vitenskapsmennene er ikke underlagt Sverdrup, men styres av styrmennene Baumann og Oluf Raanes. Det fører til stadige konflikter, blant annet når vitenskapsmennene unndrar seg ordrer om praktiske gjøremål på fartøyet. Heldigvis er det vilt nok å skyte. De mangler ikke mat, selv om det er den samme, dag ut og dag inn, uke etter uke. Kaffe og tobakk er det verre med.

Sverdrup holder stilen. Våren 1902 er han på farten igjen og når med hundeslede fram til ekspedisjonens nordligste punkt, nordvestspissen av Ellesmere Island. Da han og geologen Schei snur sleden sørover er de på 81 grader 41 minutter, mer enn 550 kilometer fra «Fram». Kartleggingen i de fire årene har vært formidabel. Et område på hele 150 000 kvadratkilometer er dokumentert. Vitenskapsmennene har også samlet et rikt materiale. Sverdrup har kalt opp en rekke øyer etter sine sponsorer og seg selv. Han har også annektert store landområder på vegne av Norge. Senere blir han skuffet over at Norge ikke følger opp kravet. Området tilfaller Canada.

Tilbake fra sledeturen, etter 77 dager, finner Sverdrup mye å glede seg over. Fartøyet er i god stand, og mennene er i god form og ved godt humør. En lang stripe av grus er lagt ut på isen for å hjelpe til med tiningen. 6. august 1902 kommer «Fram» endelig fri av isen. Sverdrup og hans menn kan ta fatt på hjemreisen og se fram til ære og berømmelse. To menn blir igjen i isødet, begravd på sjøfolks vis gjennom et hull i isen.

Kilder:

- Sverdrup, Otto: Nyt land. Fire aar i arktiske egne. 1903.
- Næss, Atle: De tre store. Norsk polarhistorie, bind 1. 2004.
- Hegge, Per Egil: Otto Sverdrup. Aldri rådløs. 1996.
- Nettstedet polarhistorie.no

Juryens begrunnelse:

Otto Sverdrups ekspedisjon med «Fram» fra 1898 til 1902 gikk til Nordvest-Grønland og øyene nord for Øst-Canada. Et område på ca. 150 000 km ble kartlagt, med ski og hundesleder, og det ble samlet et stort vitenskapelig materiale. Ekspedisjonen skapte ikke samme entusiasme som andre i samtiden, blant annet fordi Otto Sverdrup ikke hadde talent som formidler. De vitenskapelige ringvirkningene ble også relativt beskjedne. Ekspedisjonen er uansett en av de store, klassiske polarbedriftene, ledet av en av de store pionerene: Otto Sverdrup.

Maudheim, Antarktis 1949–1952



Kjøretur: Ekspedisjonen hadde med seg weasler for transport. Fra venstre Gösta Liljequist, Sverige, Leslie Quar, Storbritannia, Stig Hallgren, Sverige, Bertil Ekstrøm, Sverige, Bjarne Lorentzen, Lødingen, Nils Jørgen Schumacher, Sørøya, John Jelbart, Australia, ekspedisjonsleder John Giæver, Tromsø og Egil Rogstad, Vinger. Ekstrøm, Quar og Jelbart druknet 24. februar 1951, da en slik weasel havnet i sjøen. Foto: Norsk Polarinstitut.

Basen som forsvant i snø og is

Tre mann omkom. Ett øye ble operert ut med hjemmelagde instrumenter. Utfordringene sto i kø for ekspedisjonsleder John Giæver fra Tromsø.

Antarktis februar 1950. Skipper Guttorm Jakobsen på ishavsskuta «Norsel» av Tromsø har akkurat klart å nå fram til en slags havn. Isbremmen, der ismassene knekker av i isflak på flerfoldige kvadratkilometer, viser seg å ha et område som er perfekt for ilandsetting.

Jakobsen hadde ført «Norsel», en ombygd isgående tysk taubåt, fra Oslo 17. november 1949 via Göteborg og London gjennom tropene til Antarktis. I tropene hadde en betydelig del av provianten blitt ødelagt på grunn av varme. Da «Norsel» nærmet seg Antarktis, ble det avtalt å møte hvalkokeriet «Thorshøvdi» for å ta om bord 50 hunder, tre weasler og mange tonn hvalkjøtt til hundene. En misforståelse om hvalkokeriets posisjon førte til en omvei på to uker og 3000 sjømil før lastingen kunne skje. Nå er de endelig framme.



Begravd: Husene forsvant i snø og is. Det ble store problemer med ventilasjonen, sjaktene måtte forlenges. Foto: Norsk Polarinstitut.

Ekspedisjonens leder, John Giæver, puster lettet ut. Flere døgns baksing i drivis har endelig gitt resultater. Han skuer ut over en liten bukt, en liten kai av is – og en passe bratt skråning opp til den uendelige isflaten innover mot Sydpolen. Riktignok går de i land på flytende is, men den er 180–200 meter tjukk og virker stabil. De døper stedet Norselhamna og går i gang med lossingen av 50 hunder, tre weasler (beltevogner), vitenskapelige instrumenter og tonnevis av proviant i standardiserte kasser.

De 15 mennene utgjør den første internasjonale vitenskapelige ekspedisjonen til Antarktis. Norske, svenske og britiske forskere hadde stukket hodene sammen og blitt enige om alt fra lengden på ullskjurfene, dimensjonene på hundesledene og mengden av havregryn i sledeprovianten. Norge har fått ledelsen av ekspedisjonen fordi den går til Dronning Maud Land, et område Norge gjør krav på. Nordmennene og britene hadde ivrige disputer før avreise. Var det nødvendig å ha med ytterklær av reinskinn? Britene mente vindtøy var nok utenpå ullklærne, mens nordmennene ville ha klær av reinskinn til ferden i de åpne beltevognene i minus 40 til 50 grader. Snart ble det klart at kompromisser var nødvendig; hvert land fikk ta med det utstyret de insisterte på. Innkjøpene var fordelt på forhånd. Britene leverte te, nordmennene hadde sørget for kaffe og svenskene fikset snøbriller, tannpasta og halspastiller, blant annet.

Fra «Norsel» fraktes utstyret tre kilometer innover fra den flytende iskaia. Der skal basen, kalt Maudheim, etableres. To prefabrikkerte hus blir reist og isolert. Opprinnelig var det planlagt å bygge tre hus, men det tredje måtte settes igjen i Sverige på grunn av plassproblemer på «Norsel». Det kommer til å bli trangt, ingen får egne rom, kun tre kvadratmeter som er eget territorium. Så får de bare håpe at 15 mann, fra tre ulike nasjoner, klarer å omgås i polarnatta uten å gå hverandre for mye på nervene.

Ekspedisjonsleder John Giæver er kontorsjef i Norsk Polarinstitut. Han har tidligere vært



Utforsket: Geologer, topografer og glasiologer fra tre land foretok månedslange ekspedisjoner innover kontinentet i storslått natur. Foto: Norsk Polarinstitutt.

redaktør i Vesteraalens Avis og i Tromsø Stiftstidende. Han har også selv erfaring med overvintringer som fangstmann nordøst på Grønland. Som fangstmann hadde han vært alene, han hadde med andre ord ingen å irritere seg over. I Maudheim må han leve med fjorten andre personer tett innpå seg. Hele tiden. De har ingen steder å gå for å få en pause fra de andre. «På en ekspedisjon er det ingen som helst måte å slippe unna et trangt og tvungent samliv», forklarte Giæver senere. «Lenge går det bra. Noen er av hardere stoff enn andre. Men selv den hardeste stein blir slitt når friksjonen får virke lenge nok», la han til. Evgivarende støy i Maudheim irriterer. Dører som slamres, tramping over golvet, en grammofon som gneldrer, valper som bjeffer i gangen og en jævel som plystrer falskt samme melodi om igjen og om igjen. Den jevne duren av aggregatet og vindmøllen er beroligende i forhold.

Mennene skal bo i Maudheim i to år. I noen måneder av gangen drar deler av ekspedisjonen på sledeturer for å utforske det indre av Antarktis. 11. mars 1951 er Reece, som er geologisk assistent på en sledetur for topografer og geologer, i gang med å undersøke nunataker ved et fjellparti som ble kalt Borgen. Reece hamrer løs på en stein. En steinsplint treffer ham i det høyre øyet, han får store smerter og ser ikke godt. Han returnerer straks til den midlertidige leiren sledepartiet har opprettet. Dagen etter er han kvitt smertene, men øyet lar seg ikke fokusere på noe bestemt og han ser kun forskjell på lys og mørke, ikke noe mer. Tilbake i Maudheim blir ekspedisjonens svenske



Erfaren: Skipper Guttorm Jakobsen. Foto: Norsk Polarinstitutt



Operasjon: Under svært primitive forhold måtte den svenske legen Ove Wilson operere ut et øye på briten Alan Reece. Her er operasjonen i full gang. Foto: Norsk Polarinstitutt.

lege, Ove Wilson, stadig mer bekymret over øyeskaden. Han kontakter øyespesialisten professor Sven Larsson ved Universitetet i Lund. Det viser seg at synet på venstre øye også er truet av skaden. Etter mange konsultasjoner og rådslagninger dras en konklusjon i juli 1951: Øyet må opereres ut. Hvis ikke, risikerer Reece å miste synet helt. Wilson har aldri utført en slik operasjon før. Han har heller ikke egnede instrumenter med.

Pasienten blir holdt uvitende om hvor alvorlig det er. Imens improviserer Wilson operasjonsverktøy av andre instrumenter og ståltråd. Legen velger også ut sine operasjonsassistenter: Fotografen Stig Hallgren får opplæring i narkoseteknikker, geologen Fred Roots blir utpekt til operasjonsassistent og glasiologen Valter Schytt blir omskolert til operasjonssøster. Hundekjørereren Peter Mellby lager et operasjonsbord av sledekasser, en oksygenmaske av reservedeler til weaslene og sterile operasjonsduker av rene laken. Omstendighetene er improviserte inntil det groteske.

Alan Reece får nå beskjed. Øyet må ut om han vil berge synet. Pasienten imponerer alle da han ankommer «operasjonsstua», ser sine kolleger stå der med munnbind og legger seg ned på sledekassene med replikken: «Boys, I'm scared stiff inside!» Narkosen virker. I dyp søvn får Reece fjernet sitt skadde øye etter at Wilson har kuttet øyemusklene og synsnerven. Etter to timer og 40 minutter er operasjonen over. Operasjonsteamet gratulerer lettet hverandre, og pasienten tar imot hele basen ved sengekanten dagen etter. Blek, men fattet.



Bosted: En tidlig utgave av ferdighus fra Sverige ble reist.
Foto: Norsk Polarinstitutt.



Trangt: Forskere fra tre nasjoner levde tett i Maudheim. Her et improvisert orkester. Foto: Norsk Polarinstitutt.

Et langt mer tragisk utfall fikk et uhell under en kjøretur med en av weaslene. Ekspedisjonsleder Giæver hadde gitt mannskapet lov til å ferdes inntil fem miles fra Maudheim uten å be om tillatelse. 24. februar 1951 opprant med et eventyrlig fint vær, stille og klart. Om kvelden bestemmer fire mann seg for å ta en prøvetur med en weaslene som hadde fått montert inn ny motor. De fire er den svenske mekanikeren Bertil Ekström, fysikeren John Jelbart fra Australia, den engelske radiomannen Leslie Quar og fotografen Stig Hallgren fra Sverige.

Klarværet er erstattet av tåke da de fire legger kursen mot havna der de vil hente selkjøtt som ligger igjen etter at «Norsel» dro. I tåka ser de ikke at flere hundre meter av iskanten er brukket av og drevet til sjøs. De er på vei ned den slake skråningen som de har brukt så mange ganger tidligere, da de plutselig ser den mørke sjøen foran seg. Bertil Ekström bremses alt han makter. Alle prøver å hoppe ut av det åpne kjøretøyet, men det skjer for sent. Både weaslen og mennene faller i sjøen. Ekström havner lengst ute. Han ser ut til å ha fått sjokk. Jelbart ser ut til å være skadet i fallet. Hallgren, som er en utmerket svømmer, hjelper Ekström inn til iskanten. Men den er fire meter høy. Det er umulig å klatre opp den bratte veggen av snø og is.

Fortvilt blir Hallgren vitne til at hans kollegaer dras ned av strømmen, en etter en – ned under isen. Hallgren er alene i den iskalde sjøen. Han skimter et lite isflak 200 meter unna og svømmer dit. Ved hjelp av tollekniven klarer han å hale seg opp. Skjelvende av kulde får han vrikket sitt lille isflak mot et større som han så klatrer opp på. Gjennom tåken ser han at et parti av isbremmen er lav et stykke unna. Han stuper ut i et forsøk på å berge seg selv, men må snu etter kort tid. Sjøvannet er så kaldt at det truer med å ta livet av ham også. Han vender tilbake til isflaket og kan ikke gjøre annet enn å vente. Imens driver flaket utover.

I Maudheim aner kollegaene uråd etter halvannen time. Giæver blir vekket litt over klokka ett. Mest sannsynlig har den nye motoren skapt problemer, tenker han, men det kan jo også ha skjedd noe alvorlig. Klokka tre varsler radiosjefen Egil Rogstad at weaslen har kjørt på sjøen. Han kan høre rop fra et isflak. De har ingen båt tilgjengelig ved sjøen. Skulle de bygge flåte? Tvillos løsning. Giæver beslutter at de må grave opp en av doryene (flatbunnet robåt) som er tatt med i

tilfelle «Norsel» skulle få problemer med å ta seg inn gjennom drivisen. Båten er imidlertid begravd av store mengder snø.

Fem mann graver som besatt i fem timer. Da er doryen fri og kan slepes mot kanten. Imens vandrer Hallgren skjelvende på sitt isflak. Da doryen endelig når ham, er han sjeleglad for å ha berget livet, men i likhet med de andre fortvilt over å ha mistet tre kollegaer. «Det er ulidelig hardt når ulykken slår. Det vet alle. Enda verre føles det kanskje når så mange blir utslettet av en så liten flokk. Vi hadde en vond tid framover», skrev Giæver senere.

Vitenskapelig sett handlet Maudheim-ekspedisjonen både om å kartlegge hvite flekker på kartet i et stort kontinent og å utføre planlagte forskningsprosjekter. Meteorologene sendte opp ballonger for å utforske den øvre atmosfæren. Geologene hamret løs på fjell i innlandet og samlet ett tonn steinprøver. Det ble nesten ekstase i ekspedisjonen da det ble oppdaget grønn mose, lavarter og midd i fjellsidene. Hadde artene overlevd under ismassene – eller blitt fraktet dit? Geologene var så ivrige at de ble borte i fem og en halv måned. Da de endelig kom tilbake, var Giæver rasende. Han hadde ikke oppnådd radiokontakt med sledekjørerne og var bekymret. Et leteparti ble sendt ut like før de vendte tilbake.

Neste sommer ble de noen av de første teoriene om global oppvarming testet ut, opprinnelig framført av den svenske geografiprofessoren Hans Ahlmann. Et monster av en pressbormaskin på to tonn ble brukt til å skaffe iskjerner. Det var mye av et mysterium hvor tykk iskappen i Antarktis egentlig var. Tidligere målinger antydte 700 meter. Etter 48 salver med seismikk på samme sted kunne vitenskapsfolkene knapt tro sine egne øyne. Isen var 2400 meter tykk. Helt utrolig!

«Norsel» forlot Antarktis for siste gang 15. januar 1952 med store mengder flyfoto, geologisk materiale og haugevis av notatbøker fulle av observasjoner, blant annet en kulderekord på 46,0 minusgrader i juli 1950 og dokumentasjon av orkaner som varte i flere døgn. John Giæver oppsummerer følelsen slik: «To ganger blir man virkelig glad på en ekspedisjon. Når man ser det første isflaket foran seg. Og når man ser det siste bak seg.»

Kilder:

Giæver, John. Maudheim. To år i Antarktis. Oslo 1952.

Friedman, Robert Marc: Å spise kirsebær med de store, Norsk polarhistorie, bind II.

Nettstedet polarhistorie.no.

Juryens begrunnelse

Den norsk-svensk-britiske ekspedisjonen til Antarktis 1949–1952 ble organisert av Norsk Polar-institutt og ledet av John Giæver. Ekspedisjonen etablerte basen «Maudheim» i Dronning Maud land i februar 1950. Denne første flernasjonale ekspedisjonen var en pionerbedrift innen Antarktis-forskning, med en rekke forskere og forskningsresultater som satte spor etter seg i mange miljøer. Ekspedisjonen var en forløper for Det internasjonale geofysiske året (IGY) i 1957–58. Den markerer samtidig starten på den norske stats direkte engasjement for forskning i Antarktis. Tidligere hadde denne forskningen hovedsakelig vært privat organisert i forbindelse med hvalfangst.

Kagge og Ousland til Nordpolen 1990



Slitsomt: Store partier med skruis skapte problemer. På det verste klarte Kagge og Ousland kun 12 kilometer på 12 timer. Foto: Erling Kagge, Børge Ousland.

Drømmen om kake med bacon

Hva tenkte de på? Flambert blåbærpannekake med banan, kiwi, bacon, sirup, Baileys, honning, portvin og marsipanlokk.

Polhavet april 1990. Børge Ousland er bekymret. Ikke mest fordi soveposen er full av is eller fordi fingertuppene er forfrosset. Det som bekymrer er at han og vennen Erling Kagge er i ferd med å tape et kappløp mot Nordpolen. På oppløpssiden. Britene Ranulph Fiennes og Mike Stroud haster også mot Nordpolen, fra motsatt side av Polhavet. Noen dager tidligere, 19. april 1990, lå britene fire dager foran nordmennene. Ousland, en 27 år gammel dykker og marinejeger fra Nesodden, foreslår å øke dagsmarsjene til 15 timer. Den 26 år gamle jusstudenten Erling Kagge fra Oslo sier seg enig. Ousland foreslår også å skru av Argosen, instrumentet som sender ut signaler og dermed avslører posisjonen deres. Britene skal holdes i uviss om at de to nordmennene starter en langspurt mot polpunktet.

De hadde forberedt seg godt. Sammen med den 27 år gamle jusstudenten Geir H. Randby testet de utstyr på Svalbard og i den norske fjellheimen. Parolen var at utstyret skulle være lett og funksjonelt, men det måtte også vare hele turen, inntil 70 dager, 800 kilometer over skruis og råker. De var skeptiske til standardutstyr og fikk spesiallaget en god del. Blant annet ble en rekke skistøvler konstruert og forkastet. De endte med å bruke mukluks – varme og myke mokasiner i semsket elgskinn som indianere i Nord-Canada brukte og kamiks – vanntett fottøy av selskinn brukt av

inuitter. Pulken måtte være lett, men samtidig måtte den også tåle å falle – med 100 kilo last – flere meter ned fra skruis. Vindtett truse og tre lag ullundertøy sto også på utstyrslisten. De valgte bomulls-anorakker framfor Gore-Tex. Testene viste at Gore-Tex dannet et islag innenfor jakken når gradestokken krøp ned mot minus 40. Bomull pustet bedre. De hadde gått lange turer med tunge ryggsekker i ulendt terreng, først med 30 kilo, senere 50 kilo i sekken. Kagge fikk mange rare blikk når han trente på rulleski fra Majorstua i Oslo til Voksenkollen – med traktordekk hengende på slep. «Dette er ingen halsløs gjerning», uttalte Randby til VG før de la i vei ut i skruisen. De skulle klare seg alene helt fram til polpunktet, uten hjelp utenfra. Det hadde ingen klart tidligere. Det innebar at alt utstyr, mat og brennstoff, måtte trekkes i pulken. «Vi håper og tror at vi skal unngå ulykker», la Randby til. I tilfelle ville de be om hjelp.

Det gikk på et vis troll i ord. Åtte dager etter avmarsj fra kanadiske Ellesmere Island, en stor øy vest for Grønland, falt Randbys pulk ned i en sprekk i isen. Han ble trukket etter. Skaden han fikk i uhellet var ikke alvorlig, men en stadig økende smerte og stivhet i venstrebeinet tydet på at han hadde utviklet isjias, noe han hadde vært plaget med tidligere.

Stemningen ble mer og mer trykket. Randby hadde vært en krumtapp i forberedelsene. Nå satte smertene ham ut av spill og han måtte kalle opp det avtalte kontaktpunktet, SAS-flyet på sin faste ferd over Polhavet, og be om assistanse. SAS-pilotene formidlet beskjed videre til flyselskapet som kunne lande på isen i Polhavet. Ousland og Kagge ventet i teltet sammen med den skadde ven-
nen. Uvær lenger sør hindret flygingen. Imens gikk de britiske konkurrentene videre. Tre døgn etter Randbys uhell klarte et propellfly, med ski på hjulene, å nå fram til polfarerne. Med tårer i øynene og klump i halsen tok Kagge og Ousland farvel med sin venn.

Straks flyet er lettet, pakker Ousland og Kagge sammen telt, laster på pulkene og fortsetter. De jager på for å ta igjen det tapte. Mens de lå i teltet og ventet, drev de hele tiden sørover. Marsjen videre forløper uten alvorlige uhell. Mindre forfrysninger skjer imidlertid hele tiden.



Ekstremt: Temperaturer ned mot minus 50. Sterk vind i perioder. Det er en utfordring å få opp teltet for natta. Foto: Erling Kagge, Børge Ousland.



Ferjetrafikk: Åpne råker måtte krysses ved hjelp av pulkene som ble bundet sammen til en klumpete kano. Børge Ousland i aksjon med ski som padleåre. Foto: Erling Kagge, Børge Ousland.

Temperaturen er minus 40 til 50 grader. Kagges skosåle knekker plutselig og må repareres. De kjemper seg gjennom skruis med blokker og koss som er fire-fem meter høye. En dag avanserer de bare 12 kilometer nordover etter et blodslit i tolv timer. Kun en kilometer i timen! Om natta, når de sover i teltet, har de to bekymringer. Den alvorligste er at isen skal sprekke opp under teltbunnen. Den andre er at strømmen skal føre dem så langt sørover at mye av blodslitet om dagen har vært forgjeves. Ei natt driver de to kilometer tilbake. Ei anna tre. De kan bare håpe at strømmen sørover blir svakere.

En dag føler Kagge seg fryktelig slapp. Han ber Ousland gå først, selv går han og stirrer ned i vennens pulk. Kagge er svimmel og holder stadig vekk på å besvime. Etter drøyt 11 timers marsj stopper Ousland plutselig opp. En halvannen meter bred råk med to meter høye kanter sperrer veien nordover. Vil de klare å komme over? Ousland skritter ut alt han kan og når den andre siden. Så vidt. Så er det Kagges tur. Råken er enda bredere nå fordi Ousland pulk brakk vekk deler av snøkantene da den gled over. Kagge har beskrevet hva som skjer: «Jeg lener meg over og setter staven på den andre siden. Den siger gjennom løssnøen, og jeg haller framover. Jeg blir liggende som en bro over råken. Føttene er festet i skiene på den ene siden. Skulderen og hodet presser mot snøkanten på den andre. Jeg er festet til pulken. Hvis snøen på en av sidene gir etter nå, faller jeg uti med pulken over meg.» Hvordan han da skal komme seg opp av det iskalde sjøvannet, omgitt av to meter høye kanter, vet han ikke. Ousland tar av seg pulkdraget, griper rundt kameraten og klarer å løsne pulkdraget hans. Kagge lirker seg forsiktig innover, mens Ousland drar. Snøkantene kan bryte sammen når som helst. Litt etter litt når Kagge den andre siden. Pulken også. For første gang på turen har de vært skikkelige redde. Dette var nære på.

De har rast ned i vekt i løpet av de mange, lange dagsmarsjene over skruis og råker, med pulken etter seg. Erling Kagge har snart ikke rumpe igjen. Har de tatt av ti kilo hver? Kagge drømmer om mat. Hele tiden. Selvsagt drømmer han om å nå Nordpolen også, men tankene rekker ikke

så langt når sulten gnager og blodsukkeret er altfor lavt. Mat blir en besettelse. Under en pause forteller Kagge sin venn hvilken rett han drømmer om. Han har kalt den Blåbærpannekake à la Pôle du Nord. Den skal bestå av en haug pannekaker. Mellom lagene skal han ha blåbærsyltetøy, bananer, kiwi, bacon, sirup, Baileys, honning og portvin. Til slutt skal den flamberes. Fram mot neste pause ombestemmer Kagge seg. Blåbærpannekaken skal ikke flamberes, den skal ha marsipanlokk.

Tempoet må skrus opp for at de skal være sikre på å slå britene. I teltet skjærer Ousland av ytterposen på den doble soveposen. Slik sparer de 7–8 kilo. Det er blitt mildt, kun minus 20, ikke 40–50 som tidligere på turen. De prøver å tørke soveposene på pulkene mens de går. Vann som fordamper i løpet av natta setter seg i soveposene. Isbjørn! De har akkurat stoppet for å slå leir. Den står 15–20 meter unna. Ousland leter etter revolveren sin, en Magnum 44. det samme gjør Kagge.

Isbjørnen må være utsultet. Så langt nord er det lite sel, eneste føde er antakelig norske ekspedisjonsdeltakere. Ousland fyrer av et varselskudd. 12–13 meter unna nå. Isbjørnen gynger fram og tilbake, den løper med hodet senket, i sikksakk mot dem. Har den kanskje ikke bestemt seg hvilken av dem den skal spise først? Kagge holder begge hendene om skjettet. Hanen på revolveren er spent. Det er enten bjørnen eller dem. Dessverre. Ousland skyter igjen, denne gangen for å drepe. Like etter skyter Kagge. De treffer isbjørnen i brystet som stopper, vakler og rygger litt. Ousland løper fram og skyter en gang til. For sikkerhets skyld. Isbjørnen kneler og faller. Ousland skyter nok et skudd, mot isbjørnens hode. De to er lettet, men også lei seg. De fotograferer grundig slik at de kan bevise at bjørnen ble skutt forfra, under angrep. Den ble stoppet på kun åtte meters hold. Ousland, som har lært å flå sau på marinejegerkurset, skjærer ut bjørnens indrefilet. Den skal fortæres når de når målet.

Åpent vann! Så langt øyet kan se i begge retninger. 50 meter over, minst. Hva nå? Dette har de tenkt ut på forhånd og trent på. Pulkene må gjøres om til en slags farkost, en klumpete kano. De lempet ut bagasjen, fester pulkene sammen med tau, ski og reimer. Ousland må ro to turer over for å få med alt utstyret, kanonen tåler ikke mye last. De blir våte, på vottene og på klærne. De fryser som besatt. Det er vind og snøfokk. Med redningstauet trekker Kagge pulkene tilbake. Nå er det hans tur. Han har store problemer med å holde rundt spaden. Fingrene er stivfrosne og lyster knapt. To og en halv time går med til å forsere 50 meter åpent vann. Når ferjetrafikken endelig kan avsluttes, må pulkene gjøres rene for is, både utvendig og innvendig.

De har tapt tid. Britene kan ha utnyttet fordelene. De blir enige om å fortsette i 15 timer. Minst. «Gode og slitne», skriver Børge Ousland i dagboka. De kutter ned på søvnen. Dermed oppnår de å redusere driften sørover. Bare en kilometer sist natt. Bra, det er lite. Det er 22 kilometer igjen til målet. De passerer skruis og går på en råk som nylig er frosset igjen. Det er så vidt isen bærer. De stanser og sjekker satellittnavigatoren. Kun tre kilometer igjen! De bestemmer seg for å gå i en time til. Da er de framme. 4. mai 1990 skriver de seg inn i historiebøkene. Det er 57 dager siden de startet. De gratulerer hverandre, setter opp teltet og monterer det norske flagget på en ski.

Britene Fiennes og Stroud måtte gi opp sitt forsøk 150 kilometer fra Nordpolen. Matmangel, frostskafer og åpne råker stoppet dem.

Bjørnekjøttet skjæres i småbiter. Matbollene fylles til randen av kjøtt og kraft. De stapper kjøttet i seg, altfor mye. Kagge blir liggende i fosterstilling med «veer» hele natta. De venter på flyet som skal hente dem ut og forbereder landingsbane. Ventetiden på polpunktet blir lang. Dårlig vær lenge sør hindrer flyet i å nå fram. Amerikanerne har øvelse i området. Et fly merket US Navy



Suksess: Børge Ousland (t.v.) og Erling Kagge feirer seieren ved Nordpolpunktet. 57 dagers umenneskelig slit er over. Det gikk flere døgn før de kunne hentes ut med fly. Foto: Erling Kagge, Børge Ousland.

dropper mat, kjendisbladet National Enquirer, Penthouse og danske pornoblader. Etter drøyt fire døgn i telt på Nordpolen får Kagge og Ousland et varmt gjensyn med Geir Randby som er om bord i flyet som lander.


Flyet letter, de forlater isødet og tar fatt på hjemturen. Nå kan de snart realisere drømmen om blåbærpannekake med store mengder blåbærsyltetøy, bananer, kiwi, bacon, sirup, Baileys, honning, portvin og marsipanlokk. Hvis det fortsatt er det de drømmer om.

Kilder:

Reportasjer i VG, Aftenposten og fra NTB.
Kagge, Erling: Nordpolen. Det siste kappløpet. Oslo 1990.

Juryens begrunnelse:

Erling Kagge, Børge Ousland og Geir Randbys ekspedisjon til Nordpolen i 1990 ble den første ekspedisjonen som gikk til Nordpolen uten støtte utenfra, og uten hunder. Ekspedisjonen ble starten på en lang rekke norske skiturer til både Nordpolen og Sydpolen. Den ble også starten for en stor medieinteresse og allmenn interesse for moderne kappløp og bragder i polarområdene. Senere ekspedisjoner har tilbakelagt betydelig lengre strekninger, men denne viste at det faktisk var mulig å nå polpunktet uten etterforsyninger.



I 1911 nådde Roald Amundsen og hans menn Sydpolen som de første. Samme år var det 50 år siden Fridtjof Nansen ble født. Hundreårsjubileet for disse hendelsene ble behørig markert i Norge, og Norsk Polarinstitutt tok initiativ til å kåre Norges ti viktigste polarekspedisjoner gjennom tidene. En velkvalifisert jury skred til verket. Forfatter og journalist Asbjørn Jaklin var flue på veggen i jurymøtene, og resultatet ble at avisa «Nordlys» presenterte alle de ti ekspedisjonene.

Denne boka, som i all hovedsak er identisk med artikkelserien i avisa, gir et lettlest innblikk i utfordringene, påkjenningene og resultatene som gjorde disse ekspedisjonene så spennende, interessante og – ikke minst – viktige for Norge.