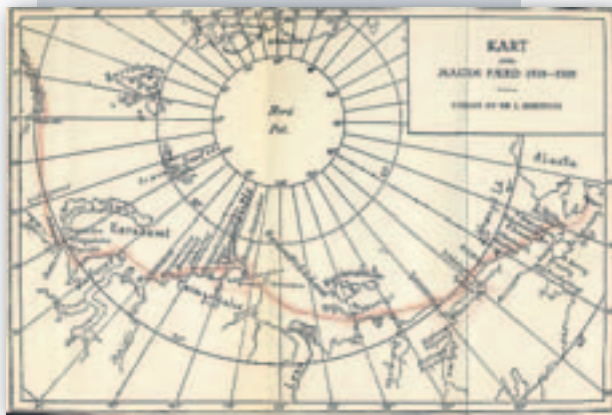


## VÅRE TI VIKTIGSTE POLAREKSPEDISJONER



**LANGT:** «Maud»s rute fra Tromsø til Nome. Men da var den egentlige ferden over Polhavet ennå ikke begynt. (Fra Amundsens bok.)

## Våre ti viktigste polarekspedisjoner

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

6

I DAG NR.

**ROALD AMUNDSEN**  
«MAUD» 1918–1925



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

### 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 kjerne 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.

### TIDLIGERE PRESENTERT

7. Svalbard 1909 (4. 11)
8. «Fram»s ferd 1898-1902 (29.10)
9. Antarktis 1949-1952 (22.10)
10. Sydpolen 1990 (14.10)

# Amundsens



**HÅPLØST:** Isen var massiv. Etter tre år var «Maud» framme ved startpunktet for den egentlige reisen.

## LØRDAG REPORTASJESERIE

Tekst: Asbjørn Jaklin



**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 isen 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 brenner 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.

**HANSEN 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» kranter 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 forberedelser måtte til. Likevel, uflaks rammer han denne gangen.

30. september 1918 faller Amundsen fra rekka og ned på isen. I fallet brenner 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.



**VENTETID:** Det ble god tid til å fordype seg i litteratur. Roald Amundsen

**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 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.

**IDET SAMME** huler 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 sa-



# frustrerende fiasko



(t.h.) og Harald Ulrik Sverdrup i «Maud»s komfortable salong. Fartøyet var sju år på reise, i to etapper.

Alle foto: Norsk Polarinstitutt.

«Maud» seilte videre – utrolig nok helt til 1925, uten noensinne å komme løs.

Atle Næss i Norsk polarhistorie

longen 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 Ny-sibirøyene.

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.

## VÅRE TI VIKTIGSTE POLAREKSPEDISJONER

« Han har ikke åpført sei bra. Har blåst i mine fårårdninger å tit å åfte jit ufårskammete svar i alles påhør.

Roald Amundsen, med sin spesielle rettskrivning, om skipper Helmer Hanssen

« 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.

« IETTERTID 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 i mange år senere ble det kjent at Amundsen ga sin skipper sparken (se egen sak).

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 tsjuktsjerne, som Harald Ulrik Sverdrup studerer nøye gjennom månedslange sledeturer.

« OGSÅ AMUNDSEN kommer i nærkontakt med tsjuktsjerne. 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 utsløtt 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 rekognoseringssturer.

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 rekognoseringsstur, men landingen blir vel hard. Flyet lar seg reparere.



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



HAVARI: Den nye tids teknologi, flyet, skulle utnyttes. Det gikk fullstendig galt.

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.

« MAUD» KOM seg endelig kom seg 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.

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.



KJÆLEDEGGE: Harald Ulrik Sverdrup med isbjørningen Marie som mann







mannskapet temmet. Bildet er antakelig tatt i 1922. Sverdrup bergte ekspedisjonens ettermøte med sine vitenskapelige resultater.



**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».

## Overtok etter Helmer Hanssen

Helmer Hanssen gir i sine memoarer ingen forklaring på hvorfor han forlot ekspedisjonen i Nome i 1920. Heller ikke Amundsens bøker gir en forklaring utover den offisielle: 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.»



**OVER-TOK:** Oscar Wisting (t.v.) og Helmer Hanssen i Tromsø i 1928.

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 lydighelger? Amundsen 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.