

# MARINENS ROLLE I NORSK POLARHISTORIE



***En kort introduksjon fra Marinemuseet  
i anledning markeringen av polarjubileet 2011  
med vekt på ekspedisjonene  
og deltagerne fra Marinen.***





# Marinens rolle i norsk polarhistorie

**“Seier venter den, som har alt i orden  
- held kalder man det.**

**Nederlag er en absolutt følge for den, som har forsømt at ta de nødvendige forholdsregler i tide  
- uheld kaldes det”**

Roald Amundsen

En definisjon av hva som faller innenfor polarhistorien kan det være delte meninger om. Oppfatningen av hva som kan regnes inn i begrepet har trolig endret seg noe etter hvert som nye områder har blitt funnet og aktivt tatt i bruk. Men de fleste er trolig enige om at Norge har spilt- og fortsatt spiller en viktig rolle i polarhistorien. Kanskje er det til og med riktig å si at vår rolle som polarnasjon har vært- og er en viktig del av vår nasjonale identitet. Til denne rollen og identiteten kan det knyttes flere dimensjoner som av ulike grupper vektlegges forskjellig. Fiske og fangst er en dimensjon, nye sjøveier for handelsskip er en annen og vitenskaplige undersøkelser en tredje. Mest kjent og kanskje også viktigst for mange er likevel de dristige ekspedisjonene inn i det ukjente, oppdagelsene av nye områder og selve det å være først. 2007 var definert som det internasjonale polaråret og fra norsk side ble det igangsatt en rekke vitenskapelige prosjekter som først avsluttes våren 2011. Inneværende år, 2011, har Regjeringen definert som Nansen-Amundsen-året. At dette har fått langt større fokus understreker at oppdager-dimensjonen nok er den viktigste for folk flest. En lang rekke institusjoner jobber med ulike aspekter av polarhistorien og gjennom sine egne publikasjoner og hjemmesider formidles dette til publikum. I tillegg er portalen [www.nansenamundsen.no](http://www.nansenamundsen.no) etablert som en felles portal for ulike tiltak i jubileumsåret.

Hva så med Marinen?

Marinemuseet har som sin primære oppgave å dokumentere, bevare og formidle norsk marinehistorie – herunder å skape forståelse for den rolle Marinen har spilt i samfunnet. Selve polområdene har heldigvis hatt begrenset militær betydning og polarhistorien er på ingen måte en sentral del av norsk marinehistorie. Gjennom dette heftet og vår lille utstilling vil vi likevel peke på hvordan vi mener at Marinen har fylt flere roller i norsk polarhistorie. Den har selv gjennomført ekspedisjoner, den har vist flagget og vært villig til å håndheve norske interesser i områder der dette trolig ellers ikke ville oppnådd den samme internasjonale anerkjennelse. Marinen har også bidratt med sin kompetanse, gjennom skips- og flyrelatert teknologi og gjennom ulike vitenskapelige observasjoner.

Marinens største bidrag ligger likevel utvilsomt i det at personell med bakgrunn fra Marinen har vært viktige deltakere ved mange polare ekspedisjoner. Den høye andelen deltakere med en slik bakgrunn kan i noen grad forklares med opplæringen og erfaringen de har fått i sjømannskap, navigasjon og senere i flyferdigheter og mekanikk. Men det er også grunn til å tro de også var preget av det som i dag er Forsvarets verdier - respekt, ansvar og mot.

Vårt hovedfokus i denne brosjyre er derfor å presentere Marinens menn i polarhistorien – de menn som kanskje utgjorde forskjellen mellom ”held og uheld”.

Marinemuseet 27. april 2011

Hans Petter Oset  
Sjef  
Marinemuseet

Jan Ingar Hansen  
Dokumentasjonsansvarlig  
Marinemuseet

## **Innhold**

<b>Side 3</b>	<b>Opptakten</b>
<b>Side 4</b>	<b>Polarskuta Fram</b>
<b>Side 5</b>	<b>Med Fram over Polhavet 1893-1896</b>
<b>Side 6</b>	<b>Med Fram nord-vest av Grønland 1898-1902</b>
<b>Side 7</b>	<b>Med Gjøa gjennom Nordvestpassasjen 1903-1906</b>
<b>Side 8-9</b>	<b>Med Fram til Sydpolen 1910-1912</b>
<b>Side 10</b>	<b>Maudferdene 1918-1925</b>
<b>Side 11</b>	<b>Polflyvingen med N24 og N25 i 1925</b>
<b>Side 12</b>	<b>Med luftskipet Norge over Polhavet i 1926. Leteaksjonene i 1928.</b>
<b>Side 13</b>	<b>Norvegiaferdene 1929-1931</b>
<b>Side 14-15</b>	<b>Marinen og den senere polarhistorien</b>
<b>Side 16</b>	<b>Oversiktstabell</b>



# Opptakten

**Norge med sin langstrakte kyst og nordlige beliggenhet har hatt et meget godt utgangspunkt for ekspedisjoner i arktiske strøk, enten dette har vært for oppdagelser, fangst, handel eller plyndring.**

Med Norgesveldet på 1200-tallet var Norge på sitt mektigste. Både Island, Færøyene og Grønland var norske skattland. Ved Kalmarunionen og den senere dansketiden tok Norge med seg disse rettighetene, men på grunn av vår gradvis svekkede stilling i unionen ble det opp til de danske konger å hevde disse rettigheter.

Etter 1450 ble det gjort store fremskritt både innenfor skipskonstruksjon og navigasjon. Dette ledet til mange nye oppdagelser og en stor handel med Østen. I første omgang lyktes det Spania og Portugal å håndheve sin enerett til denne farten. Andre store nasjoner som Storbritannia og Holland søkte derfor å finne en nordlig rute til India. I nordøst gikk de rundt Kola-halvøya og de gikk i land på Novaya Zemlya. Willem Baretns oppdaget i 1596 både Spitsbergen og Bjørnøya. Ut over 1600-tallet ble det drevet så hard fangst av hval og hvalross i disse havområdene at det til slutt var lite lønnsomt. Da man heller ikke lyktes med å forsere Nordøstpassasjen kjølnet stormaktens polarinteresse noe av, selv om de fortsatt drev handel med russerne. Landområdene mot nordøst var svært tynt befolket og først på slutten av 1500-tallet hevdet russerne sitt herredømme over Sibir. Ved hjelp av den danskfødte Vitus Bering fant de i 1730 veien fra Sibir til Stillehavet, gjennom stredet som fikk Berings navn, men fortsatt var det altså ingen snarvei dit fra Atlanterhavet.

Kong Christian IV var utvilsomt den av våre felles dansk-norske konger som hadde størst interesse for de nordlige havområder. På grunnlag av Norges historiske posisjon i området mente han at han hadde rett til å legge toll på de andre nasjonenes fangst og handel gjennom de nordlige farvann. I 1599 var han selv med på en ekspedisjon til Finnmark og videre mot Murmansk for å sette makt bak disse kravene, og for å sette på plass svenskene som hadde tatt seg til rette på Nordkalotten. Men med krav om avgifter for å drive fangst og handel følger også en forven-

ting om beskyttelse. Og fordi området var svært utsatt for sjørøvere måtte kongen også sende ut Flåten på ekspedisjoner mot disse. Man regner fortsatt dette som starten på den danske oppsynstjenesten.

## Jens Munk

Den norskfødte marineoffiseren Jens Munk var en av Kong Christian IV's betrodde menn. Han hadde flere turer mot datidens polare nordøstområder, både for å jakte på den fryktede sjørøveren Jan Mundoses og for å finne Nordøstpassasjen som en ny vei mot markedene i øst. Det første lyktes han med, men i det andre måtte han snu på grunn av isen. I 1619 utrustet så Kongen han med to skip og 66 mann og ga han i oppdrag å finne Nordvestpassasjen. Jens Munk gikk inn i Hudsonbukten, så langt han kunne komme, før han frøs fast i isen i det som i dag heter Churchill i Canada. De var slett ikke forberedt på det kalde klima og de hadde heller ikke kunnskaper om farene med skjorbuk. Hele mannskapet, med unntak av Jens Munk selv og to mann bukket under for kulde og vitaminmangel. Da våren kom fikk de tre mennene i seg noen røtter og på en mirakuløs måte fikk de satt det minste av de to skipene i stand og etter 10 uker kom de til Bergen. Jens Munk er et kjent navn i Canada og han fortjener derfor kanskje også en plass blant våre polarhelter.

Danskekongene regulerte retten til fangst og handel gjennom såkalte privilegier. I 1690 fikk Arendal og Kristiansand overta Grønlandsfarten, men oppslutningen var lav. Presten Hans Egede som virket som misjonær på Grønland, fikk privilegiene

flyttet over til Bergen, som etablerte et Grønlandsk Compagnie. Men handelen gikk med tap og mott slutten av 1700-tallet var det mest skip fra Nord-Tyskland som drev grønlandsfarten.

I 1838 ble den norske marineoffiseren G F Hatting en tilfeldig passasjer på en slik Grønlandsfarer fra Nord-Tyskland. Etter å ha opplevd denne rike fangsten gjennom et fire måneders tokt ga han ut et hefte der han sterkt anbefalte sine landsmenn å satse på denne fangsten, samtidig som han ga en lang rekke tips og beregninger om lønnsomheten. Ut over 1800-tallet tok da også gradvis den norske fangsten seg opp, først med Hammerfest som viktigste havn og senere med Tromsø.

Fra midt på 1700-tallet til den russiske revolusjon drev folk i Nord-Norge en utstrakt handel, ofte byttehandel, med russerne rundt Kvitesjøen. Rett nok var det i hovedsak russerne som kom til Norge med sitt korn og fikk fisk med tilbake, men denne farten førte også til nye handelsruter mot nordøst. Under kanonbåtkrigen 1807-1814, da Norge led svært under den britiske forsyningsblokaden, ble denne "Pomorhandelen" særlig viktig. Marinen utrustet derfor i flere år en egen Finnmarkseskadrede til beskyttelse mot britiske angrep på denne handelen. Dette er av noen regnet som starten på vår egen kystvakt. Men i de kommende 100 år var det, med et lite unntak for Krim-krigen i 1854, først og fremst til sydligere breddegrader Marinen la sine tok. Og først på 1920-tallet, da de største ekspedisjonene var vel gjennomført, var man i noen betydelig grad tilbake i områdene nord mot Bjørnøya og Svalbard.







# Polarskuta Fram

**Da Fridtjof Nansen kom hjem fra sin strabasjose ekspedisjon over Grønland i 1889 fattet han stor interesse for teorien om at polisen beveget seg med en strøm fra Sibir over Polhavet mot Grønland. Han kom selv opp med ideen om at det med et spesialkonstruert skip burde være mulig å la seg fryse inne ved Sibir for så å si la seg drive med isen over Nordpolen.**

Selv om ideen ble møtt med skepsis av mange forskere bevilget både Stortinget, Kongen og en rekke privatpersoner penger for å kunne realisere prosjektet. Erfaringene med at skip frøs inne i isen hadde da vært at de ble skrudd ned i isen og knust.

Nansen mente man kunne unngå dette ved blant annet å gi skroget en meget avrundet form, slik at det ved tilfrysing ble trykket opp istedenfor ned. Det var derfor helt naturlig at han henvendte seg til Colin Archer som var kjent for sine robuste konstruksjoner av redningsskøyter og losbåter. Sammen med Nansen og Otto Sverdrup, som hadde lang erfaring som skipper, bidro Archer til å utvikle Nansens idé til det nærmest fullkomne polarskipet Fram ble.

For å motstå trykket ble konstruksjonen meget solid bygget. Skroget fikk tre huder; de to innerste av eik, den ytterste av det ekstremt harde treslaget greenheart. De tettsittende, svære spantene ble innvendig kledd med pitch-pine, som er lite utsatt for råte på grunn av sitt høye innhold av kvae. Skips-sidene fikk dermed en tykkelse på 70 cm. Fram fikk også en damphjelpemaskin på 220 hk. Ror og propell ble også bygget slik at de kunne trekkes opp i skroget for å un-

gå skade. Eik var på dette tidspunkt mangelvare i Norge. Men Nansen fikk overta et stort restlager som lå lagret ved Marinens verft i Horten til en meget fordelaktig pris. Fram ble sjøsatt 26. oktober 1892 og lå klar til sin første ferd 3. juni 1893 (s5). Selv om målet for ekspedisjonen ikke ble nådd hadde Fram gjennom de tre årene i isen vist at den tålte de store påkjenningene. Vel hjemme i Norge ble ganske snart Otto Sverdrup oppfordret til å planlegge en ny ekspedisjon med Fram. På hans anbefaling ble Fram bygget noe om ved at fribordet økte med seks fot og ved at det ble bygget et nytt dekk fra maskinrommet og forover. Dette ga seks nye lugarer og bedre bofasiliteter for menneskapene. I tillegg ble det montert på en falsk kjøler for å bedre styringen av skipet. Også under sin andre ekspedisjonen fra 1898-1902 (s6) klarte Fram seg helt utmerket.

Etter hjemkomsten fra Grønland og Canada gikk Fram i opplag ved Marinens Hovedverft i Horten. Her hadde man mer enn nok å gjøre med opprustningen mot 1905, og Fram ble stort sett liggende for vær og vind de neste 7 årene. Men noen må ha vært bekymret over forfallet på denne stolte norske skuta, for en stund ble det vurdert å sette Fram på land som et museum, noe som imidlertid ble ansett som et for stort prosjekt. Nå ble løsningen som vi vet at Amundsen fikk Nansens tillatelse til å bruke Fram på det som opprinnelig var planlagt som nok en ferd over Polhavet mot Nordpolen.

Arbeidet med å ruste opp igjen Fram ble gjort ved Marinens verft i Horten fra sommeren 1909. Bunnen ble skrapt, pusset og malt. Dampmaskinen ble byttet ut med en 360 hk, dieselmotor. Fram ble dermed det første polarfartøy som skulle benytte dieselmotor i isen. Etter den vellykkede syd-



polekspedisjonen (s8-9) oppholdt Fram seg en tid i Sør-Amerika og USA før den kom tilbake til Norge og Horten 16. juli 1914. Siden starten fra Norge i 1910 hadde polarskuta da seilt 54.400 nautiske mil – to og en halv gang rundt jorda, og den var klart preget av dette. Men bare noen dager senere brøt første verdenskrig ut og Fram ble igjen liggende og forfalle. Da Amundsen et par år senere begynte å planlegge en ny ekspedisjon, valgte han derfor å bygge et nytt fartøy, Maud. Han fikk tillatelse til å gjenbruke det han ønsket fra Fram og denne forfalt dermed ytterligere.

Flere ganger ble spørsmålet om "Frams" skjebne tatt opp av organisasjoner og enkeltpersoner, og flere komiteer ble dannet. Først da den gamle polfareren Otto Sverdrup ble formann i Framkomiteen begynte det å skje noe. I 1929 fikk han skipsrederen og hvalfangsmagnaten Lars Christensen fra Sandefjord med på å finansiere bevaringsprosjektet. Fram ble slept til Framnes mekaniske verksted i Sandefjord for restaurering til den stand den hadde på sin andre ferd, da den var på topp. Masse utrustning måtte nå gjenanskaffes. Tømmer til mastene måtte hentes fra vestkysten av Amerika, da det ikke fantes trær av slike dimensjoner i Norge. Da restaureringen var ferdig året etter var det fortsatt ingen løsning på en permanent bevaring under tak for å hindre videre forfall. I 1931 ble eiendomsretten overført fra Staten til Fram-komiteen, og ved åpningen av Fram-museet 20. mai 1936 hadde man funnet en lykkelig løsning for dette stolte skip. Oscar Wisting, som mer enn noen hadde jobbet for Frams bevaring, var også frivillig om bord da man i desember samme år forberedte 25-årsjubileet for sydpolerobringen. Og her, liggende på køya i sin egen lugar, var det også han trakk sitt siste sukk 5. desember 1936. Definitivt en av Marinens største polarhelter.





# Med Fram over Polhavet 1893 til 1896

## Ekspedisjonsleder; Fridtjof Nansen

**Besetningen: 13 mann, hvorav 4 med bakgrunn fra Marinen**

Nansen hadde et klart vitenskapelig siktemål med sine ekspedisjoner. Fram-ferden hadde som mål å vise at havstrømmene kunne føre et skip tvers over Polhavet,



kanskje så langt nord at selve polpunktet kunne nås. Fram gikk første del av Nordøstpassasjen og frøs fast i isen utenfor Sibir. I nesten tre år lot de seg drive med strømmen. De drev imidlertid øst for Nordpolen og videre mot Svalbard. I mars 1895 forlot derfor Nansen, sammen Hjalmar Johansen, Fram og la ut på sin berømte sledetur i et forsøk på å nå polpunktet. Selv om de ikke nådde polpunktet ble ekspedisjonen en suksess. Ingen hadde vært så langt nord og teorien om havstrømmen over Polhavet var bekrefte. I tillegg kom de vitenskapelige resultatene som ble publisert i seks bind, utgitt 1900-1906.



## Anton Amundsen (1)

Anton Amundsen var født i Horten i 1853 og etter teknisk eksamen ved Sjømilitære korps virket han som maskinist og senere overmaskinist i Marinen. Han ble hyret inn som førstemaskinist på den første Framferden, og med sine 40 år var han faktisk ekspedisjonens eldste deltaker. Han var gift og hadde syv barn. Hans opplevelser og lengsler er beskrevet i hans egen dagbok og gjennom brev han fikk sendt hjem. Etter Fram-ferden fortsatte Amundsen i Marinen til han tok avskjed i 1902 for å begynne i trålerfart og hvalfangst. Han døde i sitt hjem i Horten 9. januar 1908 av lungebetennelse og fikk begravelse på statens bekostning.



## Sigurd Scott Hansen (2).

Premierløytnant Sigurd Scott Hansen var født i Kristiansand i 1868 og gikk ut av Sjøkrigsskolen i 1889. Han var den yngste deltager på Nansens ekspedisjon og ledet de metrologiske, astronomiske og magnetiske observasjoner. Det fortelles at hans meget nøyaktige registreringer dannet grunnlaget for betydelige deler av de vitenskapelige analysene. Han var også navigatør og da Nansen og Johansen la ut på sin sledeferd ble han Frams nestkommanderende. Han har også fått en øygruppe i Karahavet kalt opp etter seg. Etter ekspedisjonen fortsatte Scott-Han-

sen sin tjeneste i Marinen. Han var sjef på K/F Heimdal da denne slepte Fram fra Stavanger til Kristiania etter den andre Fram-ferden. Han var også skipssjef på blant annet Ellida og PS Tordenskjold. Han opplevde ellers å være adjutant for både Kong Oscar II og for Kong Haakon. Under første verdenskrig var han en tid sjef for Finnmarksavdelingen. Han gikk av med pensjon som kommandørkaptein i 1933.



## Bernhard Nordahl (3)

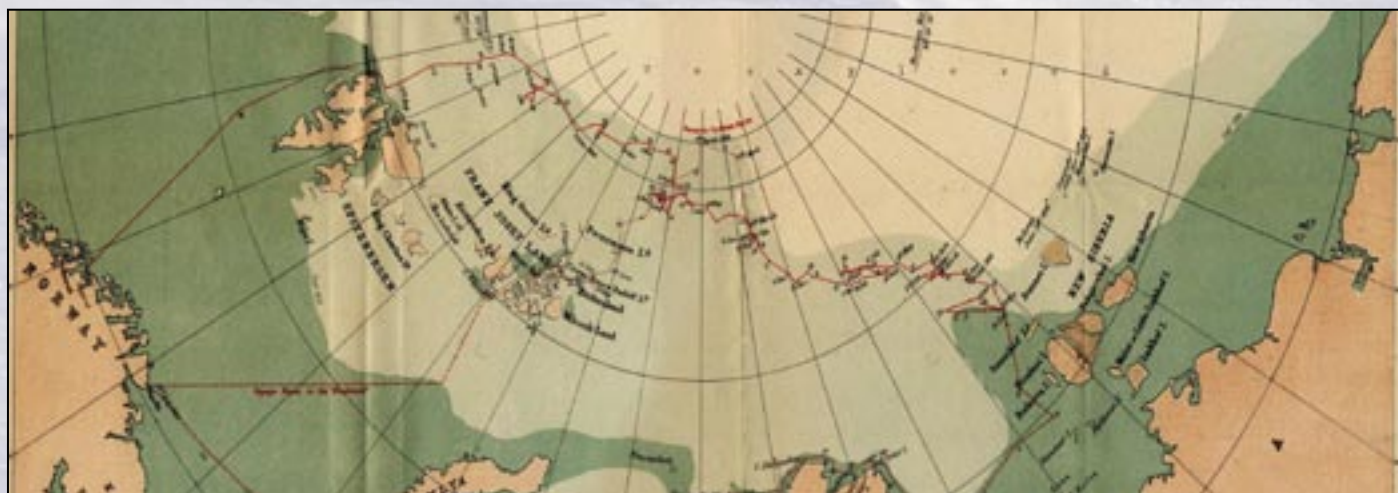
Bernhard Nordahl var født i Kristiania i 1862 og han begynte 1879 som skipsdreng i Marinen. Han avanserte i 1881 til konstabelev og senere konstabel. Han var gift og hadde 5 barn. Han hadde vært ansatt seks år i Elektrisk Bureau som montør (selskapet som leverte lysanlegget om bord i Fram) og ble påmønstret som elektrotekniker. Etter Fram-ferden fortsatte Nordahl i næringslivet.



## Lars Pettersen(4)

Lars Pettersen var fullt utlært smed og maskinarbeider fra håndverkskorpset i Marinen. Han var født i 1860 i Borre, var gift og fikk 4 barn. Pettersen mønstret på som annen-maskinist, men gjorde også tjeneste om bord i Fram som smed og i en periode som stuert.

Den siste og mest kjente deltakeren, Hjalmar Johansen, hadde sin bakgrunn fra Hæren





# Med Fram til øyene nord-vest av Grønland 1898 - 1902

## Ekspedisjonsleder: Otto Sverdrup Besetningen; 16 mann, hvorav 2 med bakgrunn fra Marinen

Frams første ferd hadde skapt en økt norsk interesse for polare ekspedisjoner. Nansen, som selv i større grad ofret seg for vitenskapen, overtalte Otto Sverdrup til å foreta en ny ekspedisjon med Fram.



Målet skulle blant annet være å kartlegge Nord-Grønland. Ekspedisjonen, som var ment å vare 3 år, var i utgangspunktet ikke like risikable

som den første Fram-ferden. Ettersom vitenskapelige undersøkelser fortsatt var et viktig mål var fem av de 16 først og fremst vitenskapsmenn. For å bedre fasilitetene om bord ble Fram også bygget noe om før ekspedisjonen la i vei i 1898.

Nord for Grønland frøs de fast og første vinteren utforsket de den store øya Ellesmere, som i dag er en del av Canada. Her møtte de amerikaneren og den senere nordpolarobrør Robert Peary, og for ikke å være i konkurranse med han trakk de seg neste år vestover. Her oppdaget de blant annet øya Axel Heiberg og kartla tidligere lite kjente områder. På grunn av isforholdene i 1901 fikk de en ekstra overvintring. Under overvintringene fungerte Fram som base, men de hadde en utstrakt bruk av hund og slede i sitt arbeide.

Av de 16 deltakerne var det to som døde i løpet av ekspedisjonen. I juni 1899 skjøt legen Johan Svendsen seg selv under en av sledeturene, etter fire ensomme dager i telt, og altmuligmannen Ove Braskerud døde av lungebetennelse i oktober 1899. Vitenskapelig var ekspedisjonen en stor suksess. De tok tusenvis av planteprøver, 2000 glass med virvelløse dyr, store mengder plankton, stein og fossiler. Data om is, temperatur, jordmagnetisme og andre fenomener gjorde at det tok mange år før ekspedisjonsresultatene ble ferdig analysert og publisert. I 1919 ble fire bind publisert og et bind til kom i 1930. Til sammen besto verket av 39 avhandlinger.



### Victor Baumann (5)

Premierløytnant Victor Baumann (5) var ekspedisjonens nestkommanderende. Han var født i 1870 og uteksaminert fra Sjøkrigsskolen i 1895. Han hadde studert ved Berlins tekniske høgskole i to år og hadde vært ansatt ved Marineobservatoriet i Wilhelmshaven. Etter ekspedisjonen hadde han flere år sjøtjeneste og landtjeneste ved Marinens hovedbase i Horten. Han ble kommandørkaptein i

1911. Han gikk samme år ut i permisjon og fikk en sivil karriere i Nordenfjeldske dampskipsselskap.



### Sverre Hassel (6)

Sverre Hassel fikk permisjon som 1.klasses konstabel våren 1898 for å være med Otto Sverdrup på den andre "Framferden". Hassel var født i 1876 og etter å ha tjent på skoleskipet Kristiania og tatt styrmannseksamen, ble han antatt som konstabel i Sjømilitære korps. På denne ekspedisjonen var han sjømann, sledefører og altmuligmann. Mye på grunn av sine egenskaper som hundekjører ble Hassel også med på sydpolekspedisjonen. Her var Hassel, som en av to fra Marinen, med helt frem til polpunktet i desember 1911.

I tillegg deltok premierløytnant Gunerius Ingvald Isachsen, med bakgrunn fra Hæren.





# Gjøa gjennom Nordvestpassasjen 1903-1906

**Ekspedisjonsleder: Roald Amundsen**  
**Besetningen; 6 mann, hvorav 1 med bakgrunn fra Marinen.**

Roald Amundsen hadde som 21-åring i 1893 hoppet av sine legestudier og bestemt seg for å bli polarforsker. Han tok styrmannseksamen og var et år på seilfangst i nord før han fra 1897-1899 var med en belgisk ekspedisjon til Antarktis. Han utdannet seg så til jordmagnetiker og i 1901 kjøpte han den lille hardangerjakten Gjøa til sin egen ekspedisjon.

Ekspedisjonen hadde to mål: Hovedmålet var jordmagnetiske målinger, observasjoner ved den magnetiske nordpol og lokalisering av denne. Første del ble utført under ett 23 måneder opphold i Gjøahavn på King Wiliam Island. Her studerte Amundsen Inuitenes levesett og en stor samling etnografisk materiell ble samlet inn. Det andre målet var å finne Nordvestpassasjen som britene hadde lett etter i 400 år. Utfordringen her var dels isen og dernest at de områdene som i noen korte uker er seilbare, bestod at en rekke øyer, sund og bukter som den gang ikke var skikkelig kartlagt. 13 august 1905 forlot Gjøa sin vinterhavn og allerede uken etter var den kommet så langt øst som man fra før hadde kommet fra motsatt side, via Beringstredet. Men allerede 2. september frøs de igjen inne igjen. De måtte derfor vente enda en vinter før de neste sommer kunne gå gjennom Beringsstredet til Nome i Alaska før de endte opp i San Fransisco til stor jubel.

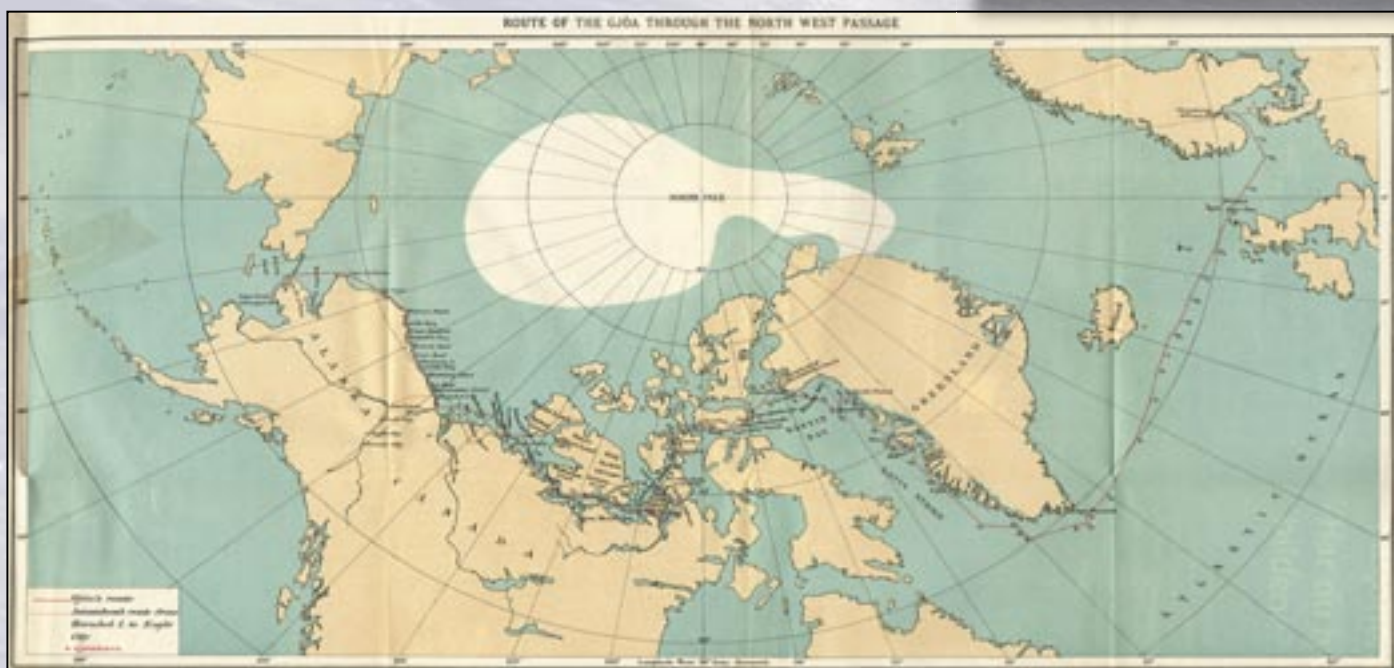
## **Gustav Wiik (7)**

Konstabel Gustav Wiik deltok i "Gjøa-ekspedisjonen" som annenmaskinist. Wiik ble ansatt som konstabel av 2.klasse i Sjømilitære korps i 1898 og var utdannet fra det magnetiske observatorium i Potsdam. Han var Amundsens medhjelper ved de magnetiske observasjonene. Sammen med meteorologen Ristvedt etablerte Wiik et observatorium på land hvor de to også bodde det meste av tiden. De samlet inn en stor mengde data som senere ble analysert og som ble et viktig bidrag til kunnskapen om klimaet i denne delen av Arktis. Wiik døde 31.mars 1906 under den siste overvintringen og han ble gravlagt ved King Point. Roald Amundsen gir i forordet til sin bok Nordvestpassasjen sin honnør til Wiik på denne måten: "En kjærlig tanke vil atter vende tilbake til den ensomme grav, som skuer ut over det uendelige isøde, med takk til ham, som lot sitt liv på valplassen". Wiiks grav ligger på toppen av et høydedrag nordvest på King Point ut mot Nordishavet.

I tillegg deltok fra den Konglige Danske Marine, premierløytnant Gotfred Hansen. Han var skipper og ekspedisjonens nestkommanderende. Han var født i København i 1876 og sa dette om hvorfor han ble spurt om å delta: "Ikke for min for-

tenestes skyld ble jeg antatt, men fordi ingen norske sjøoffiserer hadde meldt seg, og fordi Amundsen visste at sjøoffiserer var vandt til å bruke nevene og ta en observasjon. Derfor tok han meg". Han døde i 1937 og ble kontreadmiral.

I tillegg nevner vi at en annen militær, sersjant i hæren, Peder Ristvedt, hadde stått for produksjon av all pemmikan for mennesker og hunder, samt fiskemel. Pemmikan er en blanding av tørket kjøtt, tørkede bær og fett, med høyt energiinnhold. Blandingen ble utviklet av amerikanske indianere, og har lang holdbarhet. Pemmikan har blitt brukt blant annet på tidlige polarekspedisjoner og i militære stridsrasjoner.





# Med Fram til Sydpolen 1910-1912

## Ekspedisjonsleder: Roald Amundsen

**Besetningen: 19 mann hvorav 7 med bakgrunn fra Marinen.**

Oppmuntret av suksessen med Gjøa planla Amundsen en ny ekspedisjon og til denne fikk han låne Fram. Det opprinnelige målet var igjen å la seg drive over Polhavet for å nå Nordpolen. Men siden



Nansen ikke hadde lykkes via Nordøstpassasjen skulle de denne gangen gå den lange veien via Kapp Horn til Beringstredet. Før de dro av sted kom nyheten om at amerikaneren Robert Pery hadde nådd Nordpolen våren 1909, noe som senere er blitt betvilt. Amundsen valgte derfor å legge om sine planer og gå mot Sydpolen i stedet. Med unntak av noen få utvalgte mannskaper holdt han dette skjult for omverdenen. 13. august 1910 forlot de Norge og først ved Madeira 4 uker senere ble resten av mannskapet og omverdenen for øvrig orientert om endringen. Dette fordi han visste at den britiske oppdageren og kaptein i Royal Navy, Robert Falcon Scott, var på vei mot samme mål. Dermed ble det en kamp mot Scott om hvem som nådde sydpolpunktet først. Amundsen og hans menn vant kappløpet og nådde polpunktet 14. desember 1911, fem uker før Scott og hans menn. De vant dermed ære og berømmelse, mens Scott og hans dessverre omkom på veien hjem. De vitenskapelige resultatene var ikke mange, det var erobringen som var målet.

Fram hadde ligget på Marinens hovedverft i Horten til klargjøring og utrustning før ekspedisjonen. Allerede før ekspedisjonen hadde forlatt Norge hadde Amundsen mistet kaptein i Marinen, Ole Engelstad. Engelstad som hadde gått ut fra Sjøkrigsskolen i 1897 skulle egentlig være skipper på denne tredje Fram-ferd. Han var en av "forsøkskaninene" da Amundsen i 1909, på Vealøs utenfor marinebasen, ville gjøre

noen forsøk med mannøftende drager som skulle brukes til isobservasjoner under ekspedisjonen. Mens Engelstad skulle sikre dragene under et uvær ble han truffet av et lyn og omkom. En annen viktig støttespiller for Amundsen på Horten var kommandørkaptein Harald Pedersen. Pedersen var som overintendant sentral i arbeidet med å utruste ekspedisjonen. Et annet navn som vi kan ta med i denne sammenheng er kommandørkaptein Christian Blom som var ansatt ved marinens hovedverft. Blom hadde ansvaret for ombyggingen av Fram, et arbeid som ble igangsatt etter at Colin Archer hadde konstatert at skuta var vel skikket for en ny ferd (Se sidene om Fram).



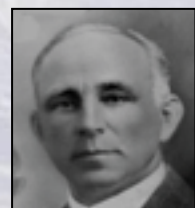
## Martin Rønne (8)

Han ble ansatt som konstabel av første klasse i Marinen i 1887 der han tjenestegjorde til 1895. Han gikk styrmannsskolen og begynte etterpå i seilmakerbransjen. Han mønstret på Fram som seilmaker og altmuligmann. I sin bransje var han en ener og lærte bort mye av det han kunne til Wisting. Han var også med på første del av "Maud-ferden" fra 1918 til 1921. Martin Rønne deltok også i admiral Byrds ekspedisjon i 1928 til 1930. Han døde i 1932.



## Kristian Prest-rud (9)

Premierløytnant Kristian Prestrud var født i 1881 og ble uteksaminert fra Sjøkrigsskolen i 1902. Han var offiser på panserskipeskadren under mobiliseringen i 1905 før han tok permisjon og seilte et par år i handelsflåten. Han mønstret på Fram som førstestyrmann. Ved ankomst til Hvalbukta ble han tatt ut til landpartiet. Etter det mislykkede første forsøket på å nå sydpolen, ble han av Amundsen utpekt til å lede en tre-manns ekspedisjonen til Kong Edward VIIIs land. De tre ble de første som satt sin fot på dette landet. Etter polferden fortsatte Prestrud sin tjeneste i Marinen. Under første verdenskrig ble han kaptein og sjef på en torpedobåt. Senere var han adjutant for Kong Haakon og marineattaché i London og Paris. Presterud døde i 1927.



## Oscar Wisting (10)

Overkanoner Oscar Wisting var født i 1871 i Larvik og etter noen år på sjøen vervet han seg og begynte han på Sjømilitære Korps i 1892. Han ble ansatt som underkanoner i 1897 og steg i gradene til kanonér og overkanonér. Han hadde permisjon fra Marinen i 1903-1906 for å delta i hvalfangst ved Island. Wis-





ting gikk i 1910 i tjeneste for Amundsen og ble der sammenhengende i 16 år. Han var med på både Maudferden og flukten over Nordpolen med luftskipet Norge. På bakgrunn av sine bragder som polarheret Marinen han ved å forfremmet han fra underoffiser til offiser med kapteins grad. På grunn av de to offiserskorpseenes egenart og stolthet ble dessverre denne overgangen til liten glede for Wisting. I sin siste tid i Marinen brukte han mye av sin tid på å stille med Fram.



### **Sverre Hassel (6)**

Sverre Hassel var som før nevnt med på Frams andre ferd fra 1898-1902. At hans egenskaper som sledefører betydde mye for Amundsen understrekes ved at Amundsen valgte å fortelle Hassel om Sydpol-planen før de dro, for å forsikre seg om at han ikke ville hoppe av da dette ble kjent for de øvrige. Hassel var da også en av de fem som var med helt frem til polpunktet i desember 1911.



### **Thorvald Nilsen (11)**

Premierløytnant Thorvald Nilsen ble uteksaminert fra Sjøkrigsskolen i 1903 og ble premierløytnant i 1906. Han fikk så permisjon og tjenestegjorde i handelsflåten, blant annet i fart på Sør-Amerika. Denne bakgrunnen tiltalte Amundsen som ga han den viktige jobben som skipper på Fram etter Engelstads død. Etter at landpartiet var satt i land i februar 1911 og frem til de

ble hentet i januar 1912 var det Amundsens ordre at Fram skulle foreta sjømålinger og observasjoner i det lite utforskede Sydishavet og Syd-Atlanteren.

Nilsen var den mann som ledet dette arbeidet, hvilket ikke var lett ettersom lite var planlagt på forhånd. Oppdraget brakte Fram og Nilsen til Bueno Aires for forsyninger, og det var også hit de først dro etter å ha hentet landpartiet i 1912. Etter en tur tilbake i Norge var Nilsen igjen kaptein på Fram da den ventet på å bli første skip gjennom Panamakanalen i 1913. Nilsen fortsatte i Marinen som sjef for torpedobåt under første verdenskrig, men ikke lenge etter krigen tok han ny permisjon og avskjed. Han flyttet tilbake til Buenos Aires der han startet sin egen forretning innen shipping. Han døde i 1940.



### **Hjalmar Fredrik Gjertsen (12)**

Premierløytnant Hjalmar Fr. Gjertsen var uteksaminert fra Sjøkrigsskolen så sent som i 1907, men ble likevel hyret på som annenstyrmann på Fram ved kontrakt datert 5. mars 1909. Bakgrunnen antar vi er at han ble anbefalt av den senere avdøde kaptein Engelstad, som gjennom sin tjeneste på Karljohansvern har kunnet vurdere de unge offiserenes egnethet. Gjertsen gikk etter ekspedisjonen tilbake til Marinen. I 1915-16 gjennomgikk han Marinens flyverutdanning og han var senere sjef både på mineleggerne Glommen og Frøya og NK på Olav Tryggvason. Fra 1933-35 var han knyttet til admiral Byrds sydpolekspedisjon og i årene før krigen var han i

Horten og i Melsomvik. Til tross for høy alder var han fra 1943-45 en av de norske offiserene som satt i tysk krigsfangenskap i Polen.

### **Christian Doxrud**

I 1912 mønstret vernepliktig premierløytnant Christian Doxrud på Fram i Buenos Aires og førte Fram til Colon, da det var meningen å føre den gjennom Panamakanalen. Amundsen var da i ferd med å realisere sin Nordpol-plan og Fram ble liggende lenge i Colon og fikk varige skader. Doxrud hadde internasjonalt flysertifikat og Amundsen, som hadde kjøpt to flybåter, tilbød Doxrud å bli med Fram til Polhavet som flyver. Planene ble aldri gjennomført. Doxrud ble vernepliktig kaptein i 1919 og drev seinere foretning i Oslo. Han døde i 1935.

Den siste militære deltageren var kaptein i Hæren, Hjalmar Johansen.





# Maudferdene 1918-1925

**Allerede i 1913 hadde Amundsen ønsket å ta Fram gjennom den nye Panamakanalen, videre nordover og inn Beringstredet, med sikte på å drive med isen inn mot Nordpolen. Men kanalen ble ikke ferdig og Fram var i dårlig forfatning.**

Så kom første verdenskrig og selv om den vanskeliggjorde nye ekspedisjoner stoppet den ikke Amundsen, som også tjente gode penger på foredrag og investeringer. I 1916-17 fikk han bygget en ny polarskute, Maud, som om ville tåle fastfrysing i isen enda bedre enn Fram. Sommeren 1918 var Amundsen, med Maud og et mannskap på ni mann, klare for en ny ekspedisjonsom som skulle realisere hans gamle plan. På grunn av krigen ville han fortsatt ikke prøve Panama-kanalen, men han satset på å kunne ta seg gjennom Nordøstpassasjen mot Beringstredet og derfra la seg drive med isen mot Nordpolen. Ekspedisjonen var i tillegg utrustet med apparater for oseanografisk, meteorologisk og jordmagnetisk forskning. Det var den største og best utrustede geofysiske polarekspedisjon som til da var utsendt. Underveis støtte de på store problemer som førte til flere års overvintring og underveis kom det til nye prosjektideer slik at vi deler hele Maud-ferden i to ekspedisjoner.

## **Del I 1918-1921**

**Ekspedisjonsleder: Roald Amundsen**  
**Besetningen: 9 mann, hvorav 2 med bakgrunn fra Marinen**

Maud forlot Vardø 18. juli 1918, men det var mye is det året og allerede 9. september frøs de inne ved Kap Tsjeljuskin. Den vinteren var Amundsen mye syk. To mann forlot også ekspedisjonen, men de omkom på veien hjem. Først i september året etter kunne seile videre, men kun i 11 dager før de igjen frøs fast ved Ajonøya. Herfra hadde de vinteren 1920 noen lengre sledeturer. De kom først løs av isen 8. juli og 17 dager seinere var de i Nome etter nok en gang å ha passert Nordøstpassasjen. Stemningen om bord var ikke lenger så god. Da de kort etter skulle påbegynne den egentlige ferden over Polhavet var det bare Harald Ulrik Sverdrup og Wisting av den opprinnelige besetningen som ble med videre. Igjen frøs de fast etter kort tid ved Kapp Serdze

Kamen. Nå var Maud så nedslitt at den året etter gikk til Seattle for reparasjoner. Selv om ekspedisjonen ikke nådde sitt mål ble igjen den vitenskapelige delen av ekspedisjonen, som Sverdrup ledet, ansett som en suksess.

På første del av ferden var det Wisting (10) og Rønne (8) som sto for marines delttagelse i ekspedisjonen. Wisting var ansatt som førstestyrmann og deltok på flere lange sledeturer. Den lengste var sammen med Helmer Hansen, en sledetur på seks måneder til Anadyr. Rønne var fortsatt smed og seilmaker.

## **Del II 1922 – 1925**

**Ekspedisjonsleder: H. U. Sverdrup**  
**Besetningen: 8 mann, hvorav 4 fra Marinen**

Etter en vinter med reparasjoner i Seattle var det meningen at ekspedisjonen skulle gjenopptas i 1922. Amundsen, som allerede i 1914 hadde tatt sivilt flysertifikat, hadde nå fått ideen om å fly over Nordpolen fra Alaska til Svalbard. Først var planen å bruke to Sopwith Camel fly som han skulle få fra Marinen i Horten, og som medhjelpere hyret han inn flere folk fra Marinens Flyvåpen. Underveis ombestemte Amundsen seg og kjøpte heller en Junker-flymaskin til den vågale ferden. Dette irriterte Marinens folk, men ikke mer enn at Marinen hadde iverksatt en sikringsekspedisjon i fall noe skulle gå galt. Nå viste det seg at Amundsens Junker-fly aldri fikk lettet, både på grunn av svakheter i understell og dårlig vær. Dermed ble også sikringsekspedisjonen kalt tilbake.

Mens Amundsen drev med sine flyforsøk ble den nå reparerte Maud sendt ut på et

nytt forsøk på å drifte over Polhavet. Sverdrup var nå eksepdisjonsleder og Wisting var skipper. De hadde en stund også med et lite Curtiss-fly om bord i Maud. I mai 1923 ble det foretatt to flyvninger fra Maud. Under disse pionerferdene for polar flyving var det Odd Dahl som førte flyet og Wisting var med som observatør. Under den andre landingen havarerte flyet. Først i 1925, etter 3 nye overvintringer kalte Amundsen Maud tilbake til Seattle. Verdien av ekspedisjonen ble igjen resultatene av Sverdrups vitenskapelige arbeider. I tillegg hadde Amundsen skaffet seg viktig erfaring med de utfordringer som må løses ved polar flyving.

## **Søren Marentius Syvertsen (13)**

I tillegg til Oscar Wisting var også Søren Marentius Syvertsen med Maud på denne ferden som førstemaskinist. Han begynte i marinen i 1904 som konstabel og hadde avansert til maskinist i ubåtvåpenet. Syvertsen døde 10. juli 1923 på 75 grader og 25 minutter nord og 165 grader øst og ble gravlagt i sjøen.

## **Oscar Omdal (14)**

Løytnant Oscar Omdal fra Marinens Flyvåpen var med på de mislykkede flyvingene med Junkers-flyet.

## **Karl Hansen (15)**

Som flymekaniker deltok også Karl Hansen som ellers var maskinist fra undervannsbåt.

Sersjant Odd Dahl, som faktisk fløy det lille Curtis-flyet, var utdannet flyver fra Hærens flyskole.





# Polflyvingen med N24 og N25 i 1925

**Ekspedisjonsledere: Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth**  
**Besetningen: 6 mann, hvorav 3 med bakgrunn fra Marinen.**

Selv om flyforsøkene under Maud-ferden ikke hadde falt heldig ut var Amundsens interesse for å bruke fly på fremtidige polarekspedisjoner på ingen måter redusert. På grunn av de erfarte problemene med understellene på Junkers-flyene var han nå overbevist om at fly med et båtformet flykropp, ville være det rette. Det skulle kunne lande og ta av både på is og vann. Slike egenskaper hadde de tyskproduserte Dornier Wal flybåtene.

Men Amundsen manglet finansiering. Løsningen ble et samarbeid med den rike amerikaneren Lincoln Ellsworth som støttet Amundsen økonomisk mot å selv å få delta. Dermed kunne flyene som fikk navnene N24 og N25 kjøpes inn.

Tungt lastet og med et mannskap på tre tok de to flyene av fra Ny Ålesund på Svalbard 21. mai 1925. Formålet med turen var i alle tilfelle å observere om det var fast land eller bare is rundt polpunktet. Det er litt uklart om målet var kun å fly over polpunktet eller om de også skulle lande. Etter 8 timer og med nesten halvfulle tanker bestemte de seg uansett for å lande ved 87,5 grader nord, både for lettere å sjekke hvor de var, og fordi N25 sin motor fusket litt. Under landingen ble N24 skadet til det ubrukelige. For å kunne redde seg selv måtte alle de seks mennene få plass i N25, men først måtte de rydde en startbane i den sammenpakkede skruisen. Etter tre og en halv ukes hardt arbeid var banen klar, og med en dyktig Riiser-Larsen ved spakene tok de av. Hjemme i Norge fryktet man det verste og deres senere mottakelse i Oslo var meget overveldende.



**Hjalmar Riiser-Larsen (16)**

På denne turen var premierløytnant Hjalmar Riiser-Larsen med på sin første tur i isen. Han var født

7. juni 1890 og ble uteksaminert fra Sjøkrigsskolen i 1914 og ble senere utdannet flyver. Han var fører av N 25 og fikk en lang og innholdsrik karriere i Marinen

og i Marinens Flyvåpen. Da Luftforsvaret ble egen forsvarsgren i 1944 ble han utnevnt som første sjef med grad som generalmajor. Han var involvert i flere polekspedisjoner og gjorde etter krigen også en karriere i sivil luftfart.



**Oskar Omdal (14)**

Mekaniker på N24 var premierløytnant Oskar Omdal. Han var født i 1895 og var vernepliktig flyløytnant fra januar 1923. Han hadde vært med Amundsen i

hans forsøk på å fly fra Alaska til Svalbard. I 1927 kom Omdal i kontakt med miss Grayson som gjerne ville bli en første kvinne i kappløpet over Atlanterhavet. Meningen var å fly fra Amerika til Danmark. De tok av lille julaften i 1927 og flyet kom bort.



**Leif Dietrichson (17)**

En annen som var med og seinere skulle gi sitt liv i Amundsens tjeneste, var premierløytnant Leif Dietrichson. Han ble sekondløytnant i

1911 og tjenestegjorde noen år på torpedobåt før han tok marinens flyverutdanning i 1916-1917. Han var senere sjef både for Karljohansvern og Kristiansand flystasjon. Sammen med Amundsen var han i juli 1928 med det franske flyet "Latham" som var med på leitingen etter

Nobile, men som aldri returnerte.

Også denne gang hadde Marinen planlagt en unnsetningsekspedisjon med to fly av typen Hansa Brandenburg. Som flyvere var plukket ut premierløytnant Finn Lutzow-Holm (18), Harald Styhr og Bernt Balchen (19). Mekanikere var Thor Smaaland og Frithjof Wolter. De gjennomførte en prøvetur på Svalbard 13. juni, men ekspedisjonen ble kansellert da N-25 to dager senere returnerte med mannskap i god behold.

**Bernt Balchen (19)**

Selv om han ikke hører hjemme blant de klassiske norske ferdene, er det riktig å nevne Bernt Balchen spesielt. Han var født i 1899 og begynte ved Marinens flyskole i 1920. Han tok permisjon fra Marinen i 1926 for å være med forberedelsene til Norge-ferden ved Kings Bay. Da amerikaneren Richard E Byrd fikk vanskeligheter med sitt fly var Amundsen så storsinnet at han sendte Balchen for å hjelpe sin konkurrent med å forsterke understellet på det fly han senere, feilaktig, hevdet å ha fløyet til Nordpolen med. Dette førte til at Balchen ble en av admiral Byrds menn gjennom mange år. Balchen ble amerikansk statsborger og fortsatte sin militære karriere i US Air Force, også under annen verdenskrig.

I 1949 gjennomførte Bernt Balchen den første transpolare flygningen fra Alaska over Nordpolen til Norge, og ble derved den første i verden som hadde fløyet over begge polpunktetene. (I 1929 fløy han over Sydpolen).







# Med luftskipet Norge over Polhavet 1926

**Ekspedisjonsleder: Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth.**

**Besetningen: 16 mann, hvorav 6 italienerere. Av den norske besetningen på 10 mann, hadde 5 bakgrunn fra Marinen.**

Idèen om å fly ved hjelp av en luftballong er eldgammel og på 1920 tallet var ideen videreutviklet til store luftskip fylt med hydrogen med motor, propell og ror til sikker fremdrift. Amundsen, som hadde erfart at selv flyvebåtene var risikable å lande i isen, vurderte nå at luftskip kunne være den optimale løsningen for endelig å foreta en flyving over Nordpolen. Luftskipet hadde den store fordel at selv om man fikk motorproblemer kunne det holde seg flygende mens man utbedret skadene. Luftskipene var ofte mer enn 100 meter lange og en av utfordringene var at når man først skulle lande, eller parkere, måtte man ha store master luftskipet kunne fortøye til. Det lå også en risiko i at hydrogen var svært brennbart, noe man senere fikk erfare da luftskipet Hindenburg tok fyr. Etter råd fra Riiser-Larsen, som hadde studert luftskip i England, forhandlet de med italieneren Nobile om å bruke deres moderne luftskip N1 til ekspedisjonen. Dette gikk de med på og det ble avtalt at Nobile selv og fem andre italienerere skulle være med. Ellsworth, som fortsatt stod for finansieringen, måtte også være med. At luftskipet skiftet navn til Norge understreket hvem som hadde hovedansvaret. Planen var igjen å starte fra Ny Ålesund på Svalbard, men først måtte det bygges fortøyningsmaster og i tillegg en egen hangar ved Ny Ålesund. Her bidro flere fra Marinen, ikke minst den mangeårige sjef for Marinens Flyfabrikk, kaptein Johan Einar Høver.

Med en 16 manns stor besetning startet luftskipet Norge sin ferd fra Ny Ålesund 11. mai 1926. Og denne gangen var ekspedisjonen helt vellykket. Etter vel 16 timer passerte de over selve polpunktet og de tre nasjoners flagg ble kastet ned. På grunn av vind kunne de ikke lande i Nome, men etter totalt 72 timers ferd landet de trygt i Teller i Alaska. I tillegg til å være først, kunne ekspedisjonen også slå fast at det ikke fantes noe større landområde i polområdet, og den siste store uoppdagede flekken på verdenskartet var fjernet.

Med på selve ferden over Polhavet valgte Amundsen blant annet tre av sine tidligere medarbeidere fra Marinen. **Hjalmar Riiser-Larsen (16)** var luftskipsfører, **Oscar**



**Wisting (10)** var rormann og **Oscar Omdal (14)** var med som mekaniker.

## **Birger Gottwald (20)**

Som ny mann fra Marinen var i tillegg med kaptein Birger Gottwald som sjef for radiotjenesten. Han hadde gått ut Sjøkrigsskolen allerede 1901. I mer enn 10 år fra 1907 hadde han ledet Marinens radioavdeling. Mens han hadde permisjon fra 1919-1925 var han teknisk direktør ved Norsk Marconikompani. Etter Norgesferden fortsatte han i Marinen blant annet på panserskipene og i oppsynstjeneste i Nord-Norge. I april 1940 var han sjef for Romsdalsfjordens Sjøforsvarsavsnitt som opplevde harde kamper.

## **Emil Andreas Horgen (21)**

Ny var også premierløytnant Emil Andreas Horgen. Horgen gikk ut Sjøkrigsskolen i 1912 og han tok senere militær flyutdannelse både i Norge og England. Han hadde vært reserveflyver for Amundsen i 1925 og fikk under Norge-ferden jobb som sideroperatør. Horgen tok avskjed fra Marinen i 1936. Han var gjeninnkalt som nestkommanderende på PS Norge i 1940, men hadde permisjon 9. april 1940. Han ble også satt i tysk krigsfangenskap, men på grunn av dårlig helse ble han sluppet fri før offiserene ble sendt til Polen.

## **Leteaksjonen etter luftskipet Italia i 1928**

Etter Norge-ferden fikk selve luftskipet og konstruktøren Nobile vel så stor oppmerksomhet som Amundsen, noe som nok forsuret deres forhold. I 1928 ledet Nobile en ny ekspedisjon med luftskipet Italia (N4), noe større men ellers ganske likt Norge (N1). To vellykkede turer var gjennomført over Grønland og området nordøst for Svalbard da de 20. mai la ut på sin siste reise. Via øyene utenfor Sibir passerte de 24. mai over selve polpunktet. Men dagen etter kom de ut i en storm og de crashlandet på isen 30 km nordøst for Svalbard. Seks mann omkom i selve gondolen, mens de 10 som ble kastet ut overlevde med diverse bruddskader.

Til tross for deres uoverensstemmelser tok også Amundsen initiativ til en redningsaksjon, etter å ha leid inn den franske flybåten Latham. Sammen med kaptein Leif Dietrichson (17) og et fransk mannskap på fire tok de av fra Tromsø 18. juni. Man mistet radiokontakten og da de ikke returnerer visste man ikke om de hadde styrtet eller om de hadde nøddlandet et sted i isen.

På ordre fra Forsvarsdepartementet utrustet Marinen straks en ekspedisjon som skulle lete etter Lathams mannskap. Ekspedisjonen ble ledet av Riiser-Larsen (16) og Marinen stilte to fly av typen Hansa Brandenburg til rådighet. Med som flyvere var Finn Lutzow Holm (18) og Svein Myhre sammen med Harald Styhr og Jarl Bastøe som mekanikere. Fangstskuta "Hobby" og D/S "Ingerfire" ble leid inn til transport. I tillegg deltok PS Tordenskjold og skip og fly fra flere andre land. Søkene ble innstilt 3. september da Lathams flottører ble funnet ganske nær norskekysten. Man antok dermed at flyet styrtet i havet et sted mellom Tromsø og Svalbard.



# Norvegiaferdene 1929-1931

**Konsul Lars Christensen utrustet en rekke ekspedisjoner for å utforske Antarktis, der hovedmålet var å finne nye felter for hvalfangst, men også å kartlegge eventuelt land i nærheten av feltene. Christensen kjøpte i 1926 en selfangstskute som het Vesle Per og omdøpt til Norvegia. Det ble fire Norvegia ekspedisjoner.**

## Den tredje Norvegiaferd

Den tredje Norvegiaferden bestod av 18 mann og ble ledet av Hjalmar Riiser-Larsen (16). Den varte fra 24. august 1929 til 2. mars 1930 og ekspedisjonen hadde med seg to fly. Det ene var en Hansa Brandenburger tilhørende Marinens flyvåpen, det andre en Lockheed Vega. I tillegg til Riiser-Larsen var også kaptein Finn Lützow-Holm (18) med som flyver. Fra Marinens Flyvåpen deltok også mekanikerne Andreas Martin Eikland (22) og Knud Karlsen Eigeland (23). Det var første gang fly ble brukt til vitenskapelige formål i en antarktisk ekspedisjon. Allerede den første Norvegiaekspedisjonen hadde vært i land på den lille Bouvetøya og erklært denne som norsk. Ved hjelp av flyene fikk man nå kartlagt og av-fotografert øya skikkelig, noe som bidro til at Norges krav på øya ble akseptert i 1930. Ekspedisjonen gikk videre mot sitt egentlige mål som var å nå Enderby Land, for så å utforske området vestover mot Weddellhavet. 22 desember 1929 landet Riiser-Larsen og Lützow-Holm på vest i Enderby Land der de plantet det norske flagget. Enderby Land er i dag i den australske sektoren, men Norvegia 3's videre ekspedisjon la grunnlaget for at Norge gjorde krav på det som i dag er Dronning Maud Land, et krav som ble alminnelig akseptert i 1939. I dag har både Bouvetøya, Peter I Øy (Norvegia 2) og Dronning Maud Land formelt status som norsk biland. Det vil si at det er under norsk herredømme, men at det ikke er en del av kongeriket Norge. Gjennom Antarktistraktaten har de ulike nasjoner med rettigheter i Antarktis erklært at området ikke skal brukes militært og at det skal legges til rette for vitenskapelige undersøkelser.

## Den fjerde Norvegiaferden

Riiser-Larsen overtok også ledelsen av under siste fasen av den fjerde Norvegiaferden fra 24. mars 1930 til 8. februar 1931. Denne gangen hadde man med ett fly av typen Hansa-Branderburg og Knud Karlsen Eigeland var med som mekaniker. I tillegg til å



lete etter hval var hensikten bedre kartlegging av området gjennom overflyvinger med fotografering og gjennom dybdelodding. Ekspedisjonen ga også kyststrekningen av Dronning Maud Land navn etter Prinsesse Ragnhild og bidro således til den senere aksept av denne som norsk land.

## Finn Lützow-Holm (18)

Finn Lützow-Holm gikk ut fra Sjøkrigsskolen i 1912 og tok Marinens flyutdanning i 1916.17. Han var en kort stund sjef

for Kristiansand flystasjon før han i mange år (1919-1934) jobbet ved Marinens Flyfabrikk. Under en crashlanding i 1935 mistet han en fot, men han fortsatte likevel som testflyver. I 1938 ble han sjef for Marinens Flyvåpen, en stilling han formelt beholdt til 1944. Under annen verdenskrig jobbet han dog under Riiser-Larsen ved Flyvåpenets Felleskommando i England. I motsetning til Riiser-Larsen ble han etter krigen værende i Marinen som Sjøforsvarets flykon-sulent.





# Marinen og den senere polarhistorien

**Norsk polarhistorie er selvsagt langt mer enn de mest kjente ekspedisjonene vi så langt har presentert. Det er en stolt og spennende historie, men Marinemuseet har verken mandat eller kapasitet til å presentere dette. Avslutningsvis i denne brosjyren vil vi trekke frem enkelte andre deler av polarhistorien der vi mener det er viktig å synliggjøre Marinens- eller marinepersonellens deltakelse og rolle.**

## Svalbard

Da hvalfangsten ebbet ut på slutten av 1600-tallet var øyene i daværende Spitsbergen lite interessant for de fleste nasjoner, og stort sett ble øyene bare tidvis besøkt av russiske og norske fangstfolk. Svenske Nordenskiöld foreslo rundt 1890 at Norge skulle ha suvereniteten og regulere virksomheten på øyene, men før 1905 var Norge lite interessert i dette. I tillegg var russerne klart imot en slik løsning. Tiden etter 1905 var preget av en økende imperialisme i forhold til suverenitet over polare områder, både ut fra prestisje og ut fra ressursutvinning. Også det nye, selvstendige Norge kastet seg etter hvert inn i denne kampen, og kan vel i ettertid sies å ha kommet godt ut av den. Under fredskonferansen i Paris i 1920, der verken Tyskland eller Russland fikk være med, ble det akseptert at Norge skulle ha suverenitet over Spitsbergen. Det var en betingelse at Spitsbergen skulle være demilitarisert og de 40 land som signerte traktaten fikk visse rettigheter til næringsvirksomhet. I 1924 godtok Sovjet dette, mot at Norge godtok det nye Sovjet-regime og i 1925 ble det også godtatt

av Tyskland. I 1925 skiftet øyene navn til det mer norrøne Svalbard, samtidig som Stortinget vedtok Svalbardloven og tilsatte en sysselmann. Svalbard ble dermed en viktig base for flere polare ekspedisjoner. Etter forslag fra Adolf Hoel ble det i 1928 etablert et statlig organ, Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, senere Norsk Polarinstitutt, slik at man kunne ha en mer formell styring på arbeidet med å kartlegge hav- og landområdene og de vitenskapelige undersøkelsene på og rundt Svalbard.

På disse ekspedisjonene deltok også Marinen, spesielt da fly fra marinens Flyvåpen. I 1935 fløy marineløytnantene Finn Lambrecht og Haakon Jørgensen, begge senere generaler i Luftforsvaret, med Gunnar Sanner som mekaniker, et speiderfly av typen MF 11 fra Tromsø til Longyearbyen og tilbake til Tromsø og Ålesund. De hadde dermed bevist at disse to ishavsbuene kunne forbindes med Svalbard luftveien. Året etter fløy kaptein Gøsta Wendelboe og løytnant Sigurd Sivertsen med mekaniker Thor Smaaland 19 tokt på til sammen 86 timer for å kartlegge Svalbard. Totalt 3300 fotografier ble eksponert over et område på 40.000 kvadratkilometer, nesten 2/3 av Svalbards areal.

Jan Mayen er i motsetning til Svalbard en del av Kongeriket Norge, administrert av fylkesmannen i Nordland. Fordi øye dermed ikke er demilitarisert etablerte Forsvaret i 1962 en egen navigasjons- og kommunikasjonsavdeling på øya.

## Grønland

Etter unionsoppløsningen i 1905 var det flere som ønsket en omkamp med Danmark om herredømmet over Grønland.

Mange nordmenn drev fiske og fangst rundt Grønland, og særlig ved Øst-Grønland var det rike fangstfelt. Selv om Norge og Danmark i 1924 inngikk en avtale som sikret fangst og vitenskapelig utforskning holdt danskene fast på sitt overherredømme. Som et slags svar på dette økte Norge de kommende årene sine vitenskapelige ekspedisjoner til Grønland og man etablerte et nettverk av fangsthytter langs kysten. Striden toppet seg da norske fangstfolk sommeren 1931 okkuperte deler av Øst-Grønland og siden fikk Stortinget til å vedta å annektere dette som Eirik Raudes Land. Helge Ingstad ble utnevnt til Sysselmann og forsvarsminister Vidkun Quisling skal ha vært villig til, om nødvendig, å la Marinen støtte okkupasjonen.

Kartlegging har vært en viktig, vitenskapelig del av den polare historien og da kartlegging generelt var ansett som militært viktig, var det også Forsvaret som stod ansvarlige for kartleggingsvirksomheten. Under striden om Grønland utrustet Norsk Geografisk Oppmåling, det senere Statens Kartverk, en ekspedisjon til Øst-Grønland med sikte på kartlegging av området ved hjelp av fly. Ett av flyene var Lars Christensens Lockheed Vega N-41 som hadde stått lagret på Karljohansvern i Horten etter Norwegia ekspedisjonene året før.

Marinen hadde utpekt premierløytnant Erik Storm som flyger og Bjarne Larsen som mekaniker. Flyene ble fraktet med fangstskuta "Polarbjørn". 21 juli ankom de Myggbukta. Storm utførte totalt 10 fototokt og kartla 30.000 kvadratkilometer. 2109 fotoplater ble eksponert. 26. august 1932 returnerte ekspedisjonen til Oslo hvor flyene ble losset.

Striden om Grønland ble i 1933 brakt inn for en internasjonal domstol i Haag. Norge tapte saken på alle punkter og har etter dette ikke utfordret de danske interesser i området.

## Krigen i polarområdene

Under krigen var deler av polarområdene viktige fordi de gav skjul for konvoiene og det ble opprettet flybaser blant annet på Island. I tillegg var gruvene på Svalbard av interesse. I januar 1942 fikk Einar Sverdrup samtykke av de norske myndigheter til å utruste en liten kampgruppe for å overta gruveanlegget i Longyearbyen. Operasjonen hadde kodenavnet Operasjon Fritham og ble utført av ishavsskuttene «Selis» og «Isbjørn». Det skulle







også opprettes en meteorologisk stasjon, noe som ville være av uvurderlig nytte for krigsoperasjonene i dette strøket. Men i første rekke hadde kampgruppen i oppdrag å hindre at tyskerne besatte øygruppen. De brakte med seg 82 soldater fra Skottland via Island og planen var å landsette styrkene i Barentsburg. Tyske bombefly overrasket dem og begge fartøyene ble senket i Grønnfjorden. Einar Sverdrup og 13 andre menn ble drept og de 15 hundene gikk ned med båtene. De overlevende fra katastrofen kom seg over til Barentsburg, hvor de fikk hjelp og forpleining til de sårede.

### Kystvakten

Kystvakten, som er en del av Sjøforsvaret, har utvilsomt bidratt- og bidrar fortsatt til Norges posisjon og identitet som polarna-

sjon. Etter at Norge hadde utvidet sin territorialgrense til 4 nautiske mil i 1906 så man behov for å kontrollere at utenlandske fartøy på vei til og fra Kvitsjøen ikke fisket i norsk sone. Allerede i 1908 ble det derfor opprettet en sjømilitær oppsynstjeneste, som en forløper til dagens Kystvakt. Da Sovjet utvidet sin sjøgrense til 12 nautiske mil i 1923, gikk det drastisk ut over norsk selfangst i området. Det året var Marinens gamle kongeskipp Heimdal utrustet som oppsynsskip. Det sørget for beskyttelse av de norske selfangerne frem til konflikten løste seg med avtalen om Svalbard året etter. Heimdal var også stilt til disposisjon for Roald Amundsens ekspedisjon med luftskipet Norge i 1926. I 1930 fikk Marinen sitt første spesialkonstruerte oppsynsskip, Fridtjof Nansen, på hele 1550 tonn. Det var isforsterket og kunne på en helt annen måte operere i de polare områdene både med oppsyn og støtte til vitenskapelige undersøkelser. Helt frem til 1960 var det Marinens egne orlogsskip som sørget for oppsynet, noe som gikk sterkt ut over de primære oppgaver. Samtidig som Norge i 1961 utvidet sin territorialgrense til 12 nautiske mil fikk man fra denne tid leid inn en del sivile skip til å forestå det sjømilitære fiskerioppsyn.

I 1976 erklærte Norge en 200 nautiske mil økonomisk sone utenfor vår egen kyst og en tilsvarende stor norsk fiskerisone rundt

Jan Mayen og en fiskerivernsone rundt Svalbard. Norge fikk dermed et betydelig utvidet og til dels polart område man måtte kontrollere. I 1977 ble derfor dagens Kystvakt etablert med basis i en ny Kystvaktlov. De tre nye fartøyene i Nordkappklassen som fulgte i rask rekkefølge, var spesielt konstruert med sikte på å operere i isen. I tillegg til primæroppgavene med suverenitetshevdelse, fiskerioppsyn, tollkontroll, redningstjeneste og miljøvern har Kystvakten hele tiden også støttet andre statlige organer med vitenskapelige undersøkelser (værdata, vanndata, fiske- og vilt-data). KV Andenes har også vært plattform for to større, vitenskapelige ekspedisjoner til Antarktis. Først i 1984-85 da 15 forskere drev undersøkelser på Dronning Maud Land og i Weddelhavet, og så igjen i 1989-90 da man etablerte den første forskningsstasjonen Troll på Dronning Maud Land. Med KV Svalbard, sjøsatt i 2001, ble kapasiteten og evnen til å operere i is ytterligere forbedret. Med sine 6375 tonn er den fortsatt det største fartøyet i Sjøforsvaret.

At Sjøforsvaret er seg bevisst vår stolte polarhistorie fikk man klart bevist da man kalte opp 4 av de 5 nye fregattene etter store norske polarhelter; Fridtjof Nansen, Roald Amundsen, Otto Sverdrup og Helge Ingstad.







# MARINENS MENN I NORSK POLARHISTORIE

## Fram mot polhavet 1893-1896

1. Anton Amundsen	Overmaskinist	Maskinsjef
2. Sigurd Scott Hansen	Premierløytnant	Ledet de meteorologiske, astronomiske og vitenskapelige observasjoner
3. Bernhard Nordahl	Konstabel i marinen	Elektrotekniker
4. Lars Pettersen	Håndverkskorpset	2.makinist, smed og en periode stuert

## Med Fram til øyene nordvest av Grønland 1898 - 1902

5. Victor Baumann	Premierløytnant	Nestkommanderende
6. Sverre Hassel	1.kl. konstabel	Altmuligmann, sledefører

## Gjøa gjennom Nordvestpassasjen 1903

7. Gustav Wiik	2.kl. konstabel	Vitenskaplige forsøk
----------------	-----------------	----------------------

## Med Fram til Sydpolen

6. Sverre Hassel	1.kl. konstabel	Altmuligmann, landpartiet, sydpolpartiet
8. Martin Rønne	1.kl. konstabel	Seilmaker, altmuligmann, sjøpartiet
9. Kristian Presterud	Premierløytnant	Førstestyrmann, landpartiet, ledet ekspedisjonen King Edwards VIIIs land
10. Oscar Wisting	Overkanoner	Sledefører, altmuligmann, landpartiet, sydpolpartiet
11. Thorvald Nilsen	Premierløytnant	Skipper på Fram, leder av sjøpartiet
12. Hjalmar Fr. Gjertsen	Premierløytnant	2.styrmann, sjøpartiet

## Maudferdene 1918-1925

8. Martin Rønne	1.kl. konstabel	Seilmaker, altmuligmann, sjøpartiet
10. Oscar Wisting	Overkanoner	Sledefører, altmuligmann, landpartiet, sydpolpartiet
13. Søren M. Syvertsen	Maskinist ubåt	1.maskinist
14. Oscar Omdal	Premierløytnant	Flymekaniker
15. Karl Hansen	Maskinist ubåt	Flymekaniker

## Amundsen - Ellsworths polflyvinger i 1925

14. Oscar Omdal	Premierløytnant	Flymekaniker
16. Hjalmar Riiser-Larsen	Premierløytnant	Fører av N24
17. Leif Dietrichson	Premierløytnant	Fører av N25
19. Bernt Balchen	Marineflyver	Medhjelper - senere med Byrd

## Norge-ferden 1926

16. Hjalmar Riiser-Larsen	Premierløytnant	Luftskipsfører
10. Oscar Wisting	Overkanoner	Rormann
14. Oscar Omdal	Premierløytnant	Mekaniker
21. Emil Andreas Horgen	Premierløytnant	Sideroroperatør
20. Birger Gottwald	Kaptein	Radiotjenesten

## Norvegiaferdene (flydelen) 1929-31

16. Hjalmar Riiser-Larsen	Premierløytnant	Leder, flyver
18. Finn Lützow-Holm	Kaptein	Flyver
22. Andreas M. Eikland	Mekaniker II-kl.	Mekaniker
23. Knud K. Eigeland	Mekaniker I-kl.	Mekaniker

## Andre direkte og indirekte deltagere fra Marinen

Jens Munk, G F Hatting, Ole Engelstad, Harald Pedersen, Christian Blom, Christian Doxrud, Thor Smaaland, Frithjof Wolter, Johan Einar Høver, Svein Myhre, Harald Styhr, Jarl Bastøe, Finn Lambrecht, Haakon Jørgensen, Gøsta Wendelboe, Sigurd Sivertsen, Erik Storm, Bjarne Larsen

Marinemuseets åpningstider:

1.mai - 30. sep. hver dag 12.00 - 16.00

1.okt. - 30. april Søndager 12.00 - 16.00

Fri entre

Telefon: 33 03 33 97

E-post: mar-mus@online.no

www.marinemuseet.no

