

Roald Amundsen

Nordvestpassasjen



Bind 1



Joal Mun dsen

Flyt Forlag 2007

www.flyt.no

ISBN 978-82-92465-39-1 (Bind I)

ISBN 978-82-92465-41-3 (Bind II)

ISBN 978-82-92465-42-1 (Komplett)

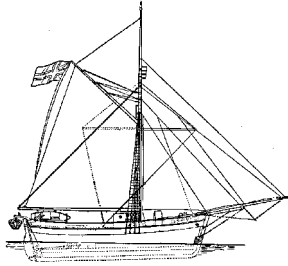
Roald Amundsen

Nordvestpassasjen



Bind 1

Flyt Forlag



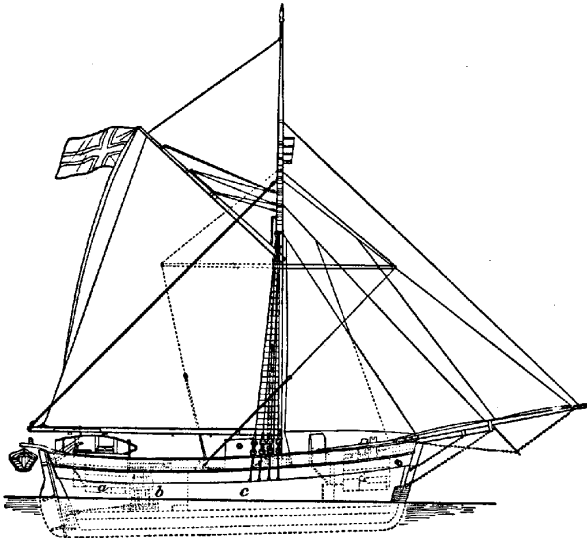
flyt'

Innhold



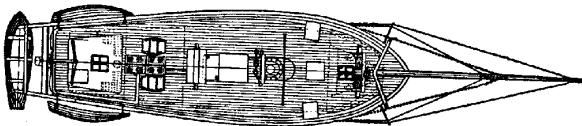
Innledning	7
Mot polhavet	16
I jomfruelig farvann	51
Den første vinter	90
Mot polen	133
Sommer	167
Den annen vinter	211





Gjøa — 47 r.-tons.

- | | |
|-----------------|---------------|
| a. Akterkahytt. | c. Storrøm. |
| b. Motorrum | d. Forkahytt. |



Gjøas dekk

Innledning



Fra vår kulturs morgen, da de fønikiske seilere famlet sig langs efter Middelhavets kyster, og til den dag idag har søkende menn stevnet frem over ukjente hav og gjennom dunkle skoger. Stundom langsomt og med hundreårs stans; stundom med kjempesteg, som da Amerikas opdagelse og de store verdensomseilinger løste selve jordkulen fri av uvidenhets og fordommers tåke.

Vi vet alle, at mange opdagelsesreisende har vært drevet frem av en higen efter rikdommer, der tenktes å vente dem i ukjente land og farvann; ja om de fleste ekspedisjoner og reiser gjelder det, at de neppe vilde være kommet istand uten på grunnlag av materielle formål og forventninger.

Over sagaen om den forskning som har lagt sin vei mot den evige is under polene, hviler der imidlertid fra alle år så sin egen høie og rene glans — av de hvite snemarker og av selsomme himmelsyn, men også av sann og ubesmittet idealitet. Når man undertar de rene fangstekspedisjoner (til hvilke forøvrig polarforskningen står i en meget betydelig takknemlighetsgjeld), kan man vel trygt gå ut fra, at selv den mest overspente fantast aldri har lagt veien inn i

polarisen i håp om der å finne «gull og grønne skoger».

I videnskapens sold er de utført de utallige og uavladelige stormløp mot vel den verste bøig som nogensinne har lagt sig på tverke for den menneskelige forskertrang — den tusen — og atter tusenårige is i bred og kompakt mur om Nordpolens hemmeligheter.

Og tross all tragisk skjebne og mismodig vendentilbake med uforrettet sak er angrepene idelig og idelig fornyet og fornyes den dag i dag. Og denne iherdige utholdenhet har om ikke undertvunget bøigen, så dog tvunget den til å åpne gløtt og glimt inn i hemmelighetene.

En veldig revne i ismuren blev slått da Norden-skiöld fullførte Nordøst-passasjen og rev Asias fastland løs av bøigens grep. Allerede en menneskealder før hadde Franklin og Franklin-ekspedisjonen bragt hjem vissheten om en strime åpent hav langs hele randen av Nordamerikas kyst; og mangfoldige er de andre revner, slått av modige og geniale polarfarere, som har søkt å fri verden ut av gåtemørket der nord, — og dyrt er der ofret derpå.

Navnlig på Nordvest-passasjen.

Vel ingen polarisens tragedie har grepet menneskene så dypt som Franklins og hans menns. Grepet dem til sorg, men også til forbitret gjenoptagelse av deres kamp.

Man visste at der var en sjøvei nordenom Amerika; men man visste ikke om denne var passabel for skib, og ingen hadde ennu seilet igjennem. Dette uløste spørsmål gav ingen fred, navnlig ikke for den, der

fra sin barndom med all sin sjel hadde vært betatt av Franklinekspedisjonens store drama.

Likesom «Vega» seilte den hele passasje mot øst, således var kunnskapen om hin stripe åpent hav mot vest ikke tilstrekkelig, før den var tegnet den hele vei gjennom havet av en og selvsamme skibskjøl.

Og så blev vesle «Gjøa» det skib, i hvis lodd dette falt!

Det hadde hun ikke drømt om, da hun byggedes til sildeskute i Rosendal i Hardanger. Skjønt der nok kan drømmes derinne i fjordene!

Heller ikke hadde han drømt slik, hennes vordende skipper, da fortellingene om John Franklin første gang fanget hans 8-9 årige fantasi. Skjønt der nok kan drømmes i en guttefantasi!

Den 30. mai 1889 blev visselig en merkedag i mangen norsk unggutts liv. Den blev det iallfall i mitt. Det var den dag, Fridtjof Nansen kom hjem fra sin Grønlandsferd. Den unge, norske skiløper kom opover Kristianiafjorden på den solblanke dag med glans om sin ranke skikkelse av all verdens undren over dåden han hadde fullført, «galmannsverket», det ugjørilige! Maidagen holdt sin skjønneste vårfest i fjorden, byen holdt fest, folket holdt fest... Jeg gikk den dag mellom flagg og hurrarop med bankende blod og alle mine årlange guttedrømmer vakt til stormende liv. Og for første gang hvisket det klart og bevende i min lønnlige tanke: Om du kunde gjøre Nordvestpassasjen!

Så kom 1893. Og Nansen drog ut påny.

Og jeg syntes jeg måtte få være med!

Men jeg var for ung. Og min mor bad mig bli hjemme — og bli ved mine studier. Og jeg blev.

Så døde mor. En kort tid kjempet min kjærlighet til henne for at jeg skulde bli hennes ønske tro. Men så brast det. Intet bånd kunde binde min trang til å følge mine gamle og mine eneste lengsles mål. Jeg kastet studiene overbord og besluttet å gå igang med det lange, forberedende selvarbeide jeg hadde foran mig — for å bli polarforsker.

I 1894 gikk jeg som jungmann ut med gamle «Magdalena» av Tønsberg på selfangst i Ishavet. Det blev mitt første møte med isen — og jeg likte den! Tiden gikk, og min utdanning skred frem. I 1897-1899 fulgte jeg som styrmann med den belgiske antarktiske ekspedisjon under Adrien de Gerlach's ledelse — mot de sydlige isegne. Og under denne reise modnedes min plan: Jeg vilde forbinde min barndomsdrøm om Nordvestpassagen med det i og for sig videnskapelig langt viktigere mål: Å fastslå den magnetiske nordpols nuværende beliggenhet.

Straks jeg kom hjem, betrodde jeg min plan til min venn, underbestyrer ved det meteorologiske institutt Aksel S. Steen. Jeg visste jo ikke selv, om de mål jeg hadde satt mig, hadde tilstrekkelig betydning. Han overbeviste mig snart om at de hadde. Med introduksjonskort fra Steen reiste jeg til Hamburg for å forelegge min plan for samtidens største autoritet på jordmagnetismens område, nemlig geheimeråd, professor dr. G. von Neumayer, dengang direktør for Deutsche Seewarte. Efter som jeg utviklet min plan, steg den elskverdige gamle herres interesse, inntil han tilslutt likefrem strålte av

henrykkelse. Og under hans personlige ledelse fikk jeg en tid lang undervisning ved Deutsche Seewarte.

Men så kom endelig den store dag, da planen skulde fremlegges for Fridtjof Nansen.

Jeg tror, det er Mark Twain, som forteller om en person, som var så liten at han måtte gå to ganger gjennom døren, før man kunde se ham. Men denne manns ubetydelighet var intet mot den jeg følte den morgen, jeg stod i Nansens villa på Lysaker og banket på døren til hans arbeidsværelse.

— Kom inn! lød det derinnenfor. Og så stod jeg ansikt til ansikt med den mann, der i en rekke av år hadde stått for mig som noget nær sagt overmenneskelig; den mann, som hadde utført bedrifter, som fikk hver fiber i mig til å sitre.

Fra dette tidspunkt regner jeg Gjøækspedisjonens virkelige tilblivelse — : Nansen hadde gitt mine planer sitt bifall.

Men hermed var jo ikke alt gjort. Til en polar-ekspedisjon trenges der — penger. Og av dem hadde jeg dessverre ikke mange. Det jeg eiet og hadde, var nettop tilstrekkelig til fartøi og videnskapelige instrumenter. Og så var det da ikke annet for enn å gå på vandring rundt til alle, som kunde tenkes å være interessert i foretagendet.

Det var en spissrotgang, som jeg nødig gjør om-igjen! Jeg har mange lyse og gode minner fra denne tid — om menn, som opmuntret mig og gav mig all den støtte de kunde. Men jeg har også andre minner, — om folk, der mente sig adskillig klokere enn sine medskapninger og å ha rett til å dadle og laste alt hvad andre foretok sig eller vilde foreta sig — — —

men la de mørke minner fare og la oss kun dvele ved de lyse. Professor Nansen var på dette som på alle andre områder utrettelig. Også mine tre brødre hjalp mig mangen god gang med dette tunge arbeide.

De videnskapelige instrumenter var det første jeg anskaffet mig. Så kom turen til fartøiet.

Valget falt på en i Tromsø hjemmehørende jakt «Gjøa». Den var bygget i 1872, som allerede nevnt, i Rosendal i Hardanger. Eieren var skipper Asbjørn Sexe fra Haugesund. Etterat den i mange år hadde vært anvendt i sildefart langs kysten, blev den i 80-årene solgt til kaptein H. C. Johannesen på Tromsø og fór nu på Ishavet i en rekke av år. Her blev den ikke spart og hadde gang på gang anledning til å vise sig som en ualmindelig godt bygget skute.

Da jeg 1901 hadde kjøpt Gjøa, lot jeg den utruste for en sommertur i Ishavet — for å prøve den og for å lære å manøvrere den. Jeg hadde før den tid aldri vært ombord på en jakt og stod ganske fremmed for behandlingen av et slikt lite fartøi.

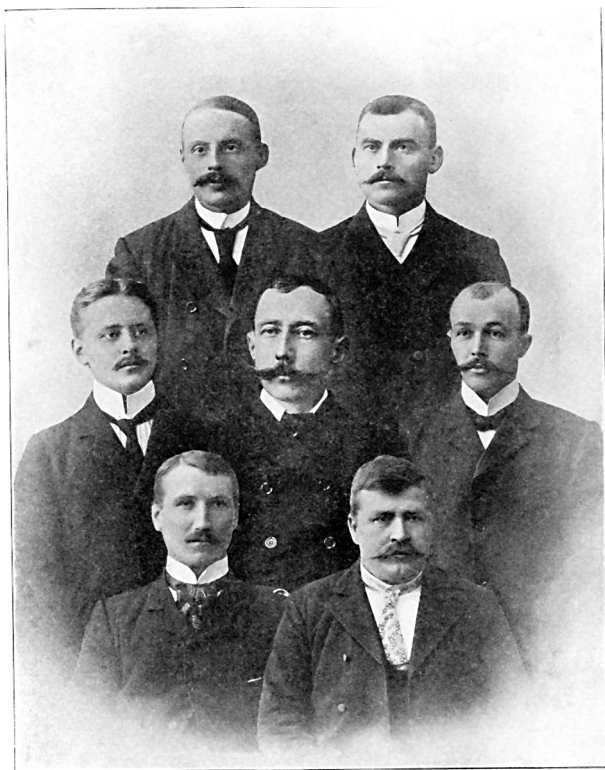
Turen falt ut til min største tilfredshet, og Gjøa viste sig å klare alle forhold på utmerket vis. Imidlertid var det naturligvis nødvendig å foreta endel forbedringer, innen den tok fatt på sin forestående langfart. På Tromsø skibsverft blev det meste av dette arbeide utført, og jeg skylder verftet min største anerkjennelse for den usedvanlig samvittighetsfulle måte, hvorpå alt blev gjort.

I mai 1902 heiste Gjøa sitt flagg og sa sin mangeårige hjemstavn Tromsø farvel. I Trondhjem stoppet jeg for ved Isidor Niensens mekaniske verksted der å få utført alt nødvendig jernarbeide ombord. Petro-

leumstanker blev bygget efter skutens form. Vår lille motor — 13 hk. av typen «Dan» — blev med en winch satt i forbindelse med alt, hvad der kunde drives ved dens hjelp — lettvint og praktisk i alle deler. Motoren blev vårt kjælebarn ombord. Når den ikke gikk, var det som vi mistet en god kamerat. Jeg kan trygt si, at vi for en meget vesentlig del har vår ypperlige lille maskin å takke for vår heldige gjennomseiling av Nordvestpassasjen.

Våren 1903 la GjØa til ved Framnes brygge i Kristiania for å ta ombord alt utstyr og proviant. De store, ensartet byggede proviantkasser stuedes som byggeklosser i sin eske. Så fint blev dette gjort, at vi ombord i vesle GjØa fikk plass for mat og utrustning forøvrig for 5 år! I det overmåte viktige arbeide med provianteringen hadde jeg uvurderlig hjelp av hr. professor Sofus Torup. All vår hermetikk, som blev ferdig i oktober 1902, blev av ham prøvet og undersøkt. All vår pemmikan for såvel mennesker som hunder tilvirkedes av sersjant Peder Ristvedt under professor Torups tilsyn. Likeledes fiskemel. Så lå da i mai 1903 GjØa ferdig til avgang og alle deltagere samlet. Disse var:





Deltagerne i Gjøa-færden.

Anton Lund Helmer Hansen

Godfred Hansen Roald Amundsen Peder Ristvedt

Gustav Juel Wiik Adolf Henrik Lindstrøm

1. *Premierløytnant Godfred Hansen*, født i København 1876. Han var ekspedisjonens nestkommanderende. I sin tjenestetid i den danske marine hadde han gjort flere tokter til Island og Færøyene og interesserte sig varmt for polarforskning. Han var navigatør, astronom, geolog og fotograf.

2. *Anton Lund, førstestyrmann*, født på Tromsø 1864. Han hadde i mange år fart som skipper og harpuner på Ishavet.

3. *Peder Ristvedt*, født i Sandsvær 1873, deltok som assistent på min prøvetur med Gjøa i 1901. Han var vår meteorolog og førstemasjinst.

4. *Helmer Hansen*, annenstyrmann, var født i Vesterålen i 1870 og hadde i mange år fart på Ishavet.

5. *Gustav Juel Wiik* var født på Horten 1878. Han fikk sin utdannelse ved det magnetiske observatorium i Potsdam og var min medhjelper ved de magnetiske observasjoner. Han var annenmaskinist.

6. *Adolf Henrik Lindstrøm*, født i Hammerfest 1865, var ekspedisjonens kokk. Han hadde deltatt som kokk i den annen «Fram»ekspedisjon.

Ennu en stund hadde vi pengesorger. Først i juni var alt ordnet, og vi kunde gå ombord på vår lille skute og begynne ferden med Gjøa for, følgende i våre forgjengeres spor, å ta fatt på vår oppgave i den menneskelige vitens tjeneste.