



# FRAM

MUSEUM - BYGDÖY - OSLO

MUSÉE - BYGDØY - OSLO

NORWEGEN - NORVÈGE



DAS POLARSCHIFF

# FRAM

Le navire d'exploration polaire  
«FRAM»

a-s chr. olsen-mittet  
Oslo



## Bau der «FRAM»

Das Polarschiff «Fram» wurde gebaut zum Beweis dafür, dass Fridtjof Nansens Theorien über die Stromverhältnisse im Polarmeer zutreffen. Eingehende Studien im Nördlichen Eismeer ertrachten ihm das Resultat, dass es eine Strömung geben müsse von den Gebieten nördlich von Asien her, vielleicht über den Nordpol hinweg südwärts zwischen Spitzbergen und Grönland. Seine Theorie stützte sich auf eine Reihe von Gegenständen, auf Kleidungsstücke und andere Dinge, die, wie er annahm, von der amerikanischen Expedition «Jeanette» stammten und an der Südwestküste Grönlands gefunden wurden, während die «Jeanette» 1881 bei den Neusibirischen Inseln unterging.

Ausländische Wissenschaftler begegneten den Theorien Nansens mit grosser Skepsis; als er sie aber am 18. Februar 1890 der Norwegischen Geographischen Gesellschaft vorlegte, fand er dort Unterstützung. Er wollte beweisen, dass seine Behauptungen stimmten, liess ein kleines Schiff bauen, das — mit ausgesuchten Leuten bemannt — sich mit dem Eis über das Polarmeer treiben lassen konnte, ohne von diesem zernahmt zu werden. Fridtjof Nansens kühne Theorien bilden die Grundlage der rein speziellen Konstruktion und Dimensionierung der «Fram», die in der Geschichte unserer Seefahrt ein Kleinod darstellt, ist sie doch das Schiff, das am weitesten gegen Norden und gegen Süden vorgedrungen ist.

Nachdem das Storting Kr. 280.000. — bewilligt und eine Reihe begeisterter Gönner für ein Polarschiff nach Nansens Ideen Beiträge geleistet hatten, wurde mit dem Bau der «Fram» begonnen. Otto Sverdrup war Nansens engster Be-

## Construction du FRAM

Le navire polaire «FRAM» est né de l'ardent désir qu'avait Fridtjof Nansen de démontrer le bien-fondé de ses théories sur les Courants de l'Océan Arctique. Ses longues études de la Mer du Nord l'avaient convaincu de l'existence d'un courant venant des régions situées au nord de l'Asie, passant peut-être par le Pôle lui-même et se dirigeant vers le sud entre le Spitzberg et le Groënland. Sa théorie s'appuyait sur une série d'observations, objets d'habillement et autres, qu'il supposait venir de l'expédition américaine partie à bord de la «Jeanette». Ces objets furent trouvés sur la côte sud-ouest du Groënland, alors que la «Jeanette» avait sombré au large des îles de Nouvelle-Sibérie, en 1881.

Les savants étrangers se posèrent en adversaires décidés des thèses de Nansen, mais la Société Norvégienne de Géographie lui assura son appui lorsqu'il y exposa sa théorie le 18 Février 1890. Il désirait faire la preuve de ses assertions en construisant un petit navire qui, muni d'un équipage choisi, serait capable de traverser l'Océan Arctique en dérivant avec les glaces et résistant à leur pression. C'est à ces audacieuses théories que le Fram doit ses proportions et sa très particulière construction. Aujourd'hui le Fram occupe une position unique dans l'histoire de la navigation : il est le seul navire du monde à avoir poussé si loin tant au nord qu'au sud.

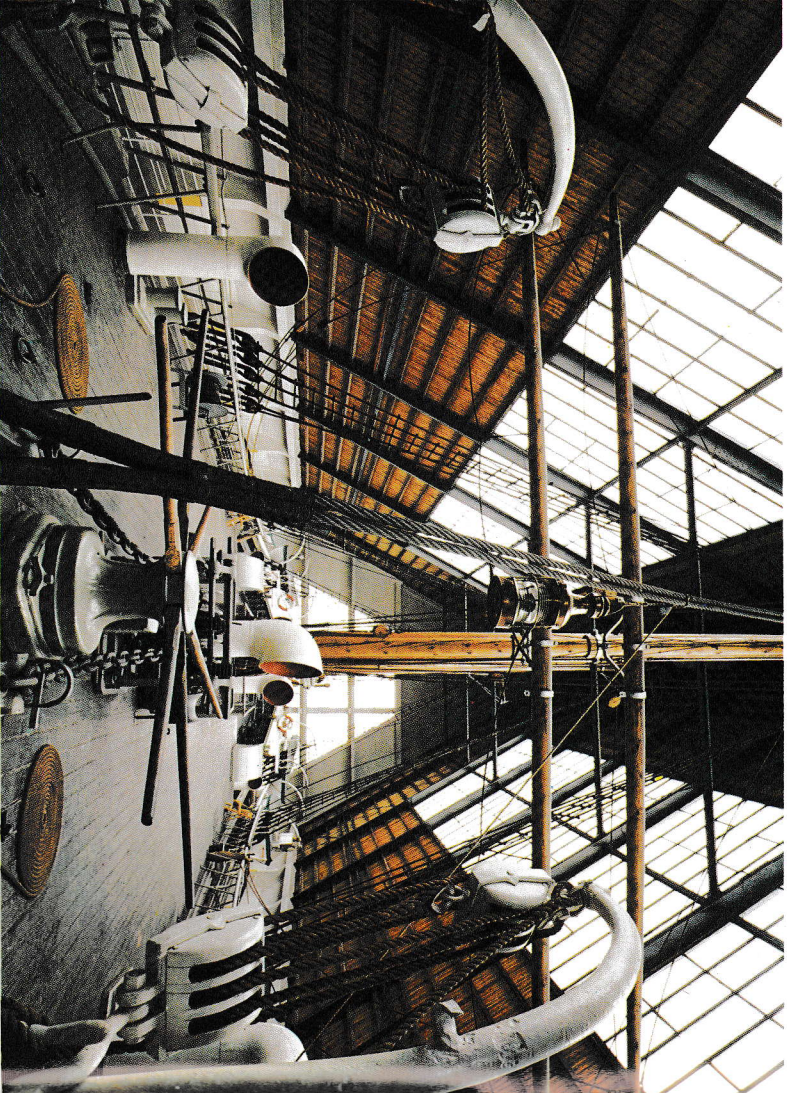
Après que l'Assemblée Nationale eût voté un crédit de 280.000 cour. norv., et qu'un certain nombre d'enthousiastes eussent apporté leur contribution à la construction d'un navire polaire d'après les plans de Nansen, le «Fram» fut mis en chantier.

Otto Sverdrup fut le plus proche conseil-



Nordlicht, gezeichnet von Fridtjof Nansen. Aurore boréale. Dessin de Fridtjof Nansen.





*Fram, das Deck.*

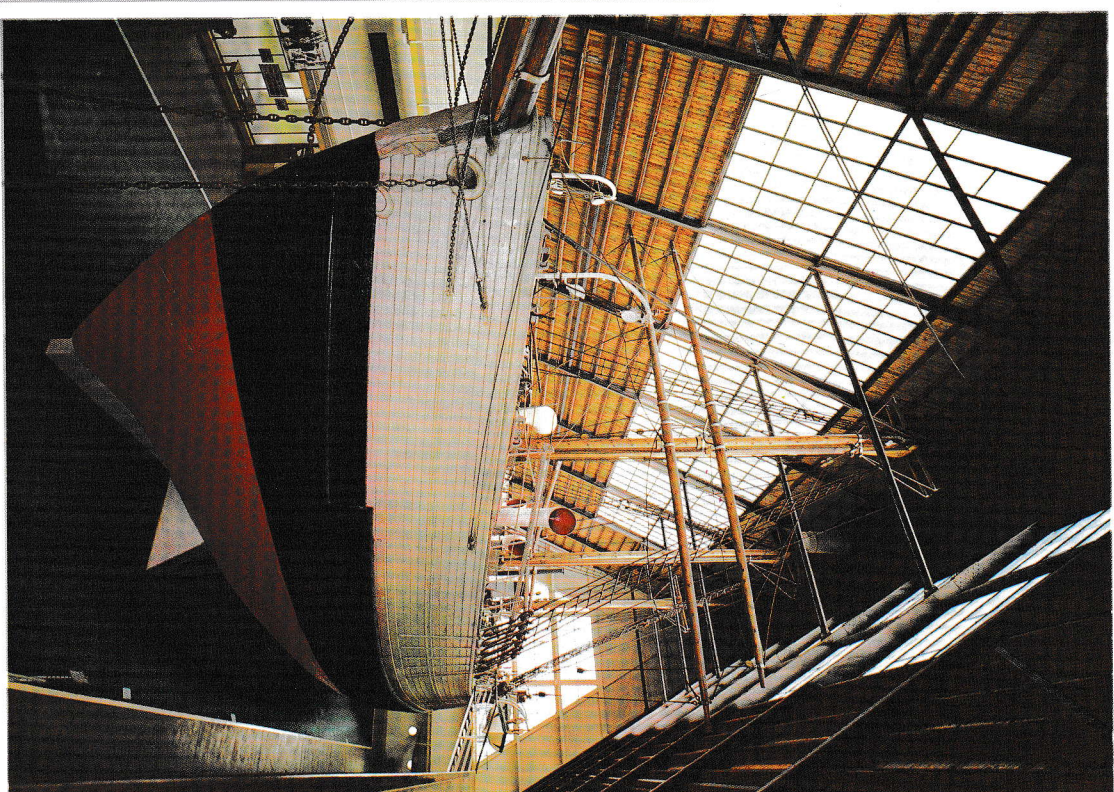
*Le pont du Fram.*

rater, während der Bau des Schiffes Colin Archer anvertraut wurde. Es war eine äusserst komplizierte Aufgabe. Nansen wollte ein möglichst kleines und leichtes Schiff haben, doch sollte es so solid sein, dass es den enormen Anforderungen des Packeises standhält, durch seine Form sollte es sich vom Eis hochheben und nicht niederdrücken lassen, dazu sollte der Aufenthalt an Bord für die Mannschaft behaglich sein, die darauf vorbereitet sein musste, mehrere Jahre an Bord zu verbringen.

Das Schiff wurde dann doch bedeutend

ler de Nansen en l'affaire, et Colin Archer se chargea de la construction. Ce n'était pas une petite affaire. Nansen voulait que le navire soit le plus petit et le plus léger possible ; en même temps il devait être assez solide pour résister à l'énorme pression de la banquise et avoir une forme telle que les glaces le soulevaient au lieu de l'enfoncer ; enfin, il devait offrir à l'équipage — qui devait s'attendre à passer plusieurs années à bord — un séjour aussi confortable que possible.

Finalement le navire devint beaucoup



*Die Fram.*

*Le Fram.*





*Fridtjof Nansens Kabine.*

*La cabine de Fridtjof Nansen.*

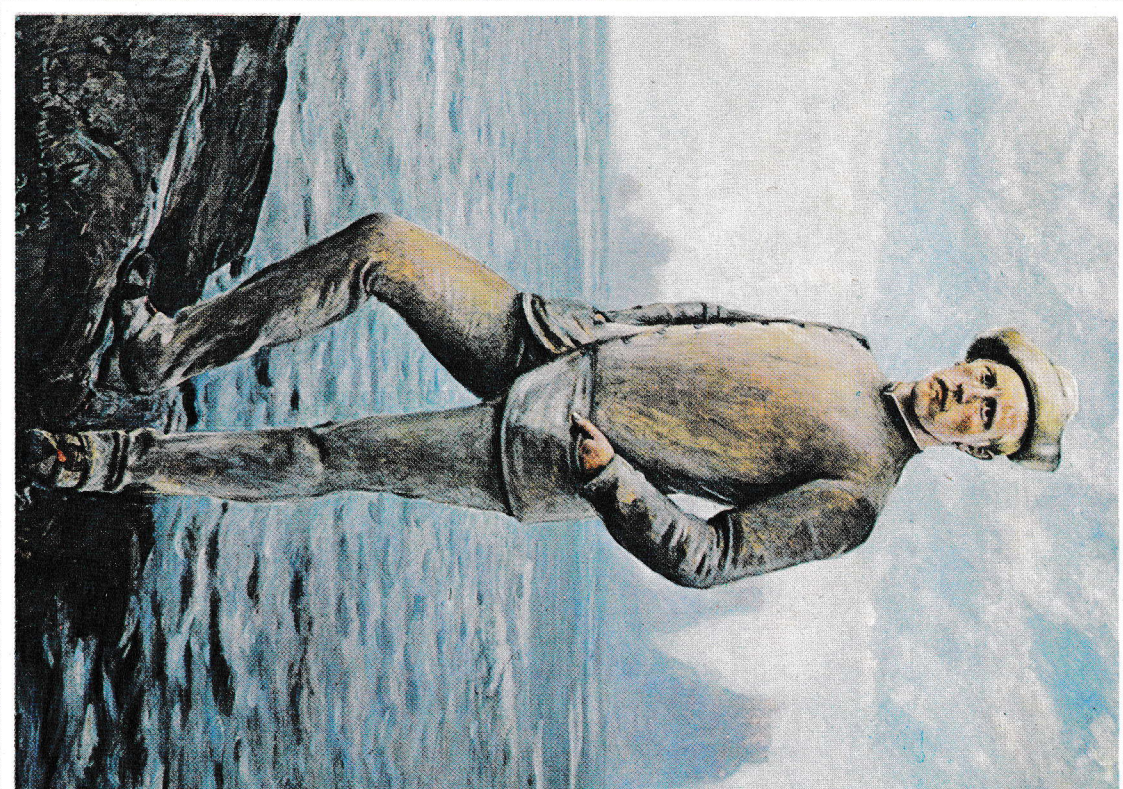
grösser als Nansen es sich gedacht hatte, erhielt nämlich ein Displacement von 800 Tonnen, eine Länge von ca. 39 m, eine Breite von ca. 11 m und einen Tiefgang von ca. 5 m. Am 3. Juni 1893 war die «Fram» seelkar.

Dank richtiger Berechnungen, tüchtiger Schiffsbaukunst und hervorragender Seemannschaft hat die «Fram» ihre Aufgabe auf gefahrenvollen Seefahrten in unbekannten Gewässern gelöst und liegt heute wohlverwahrt im «Fram»-Museum in Bygdøy, wo wir das stolze Schiff bewundern können.

plus grand que Nansen ne l'avait imaginé : il déplaçait 800 tonnes, mesurait environ 39 m. de long et 11 m. de large avec un tirant d'eau de 5 m.

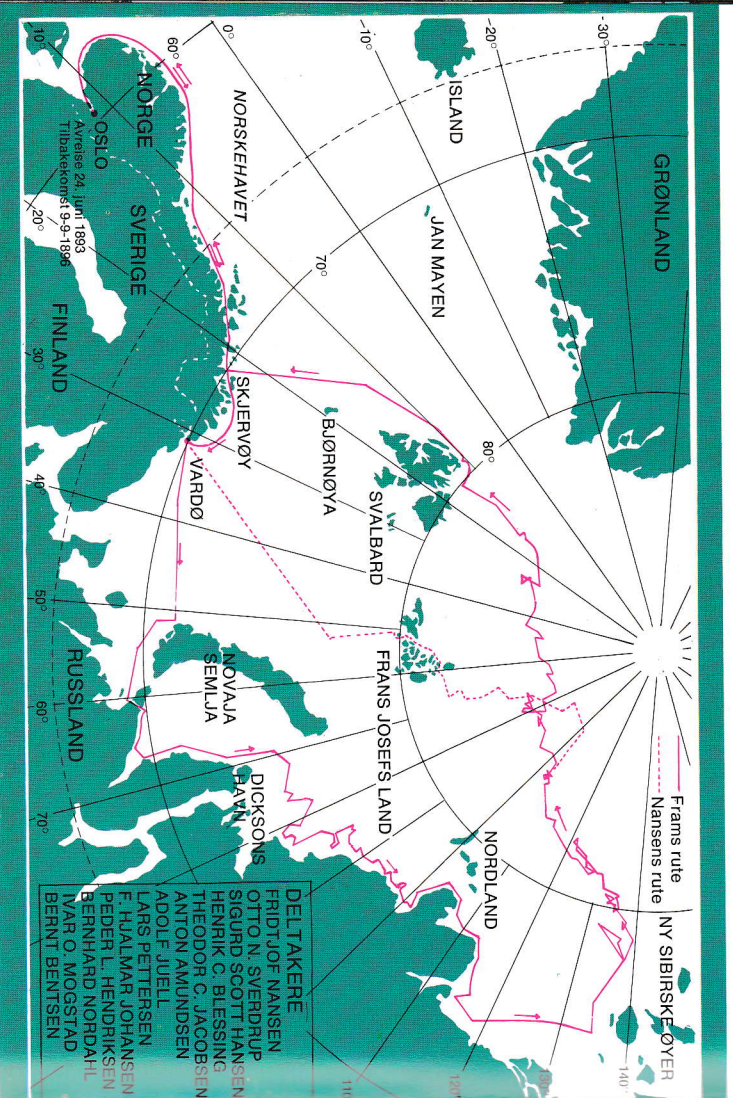
Le 3 juin 1893 le «Fram» était prêt à prendre la mer.

Grâce à l'exactitude des calculs qui avaient présidé à sa construction, à l'art des bâtisseurs et aux qualités de l'équipage, le «Fram» a réussi trois explorations périlleuses en mers inconnues. A l'abri du Musée qui porte son nom, à Bygdøy, le fier petit bâtiment fait aujourd'hui notre joie et notre admiration.



*Fridtjof Nansen, gemalt von Hans Heyerdahl. Portrait de Fridtjof Nansen par Hans Heyerdahl.*





## «FRAM»s erste Expedition

Am 24. Juni 1893 trat die «Fram» ihre erste Expeditionsfahrt an mit Fridtjof Nansen als Leiter und Otto Neumann Sverdrup als Kapitän an Bord.

Die Reise an der norwegischen Küste entlang war ein rührender Abschied vom Heimatland. Nicht nur in den Städten, die die «Fram» anließ, sondern auch von Wohnstätten längs der Küste und von begegnenden Fahrzeugen erschallten jubelnde Zurufe.

Am 21. Juli 1893 verliess die «Fram»

## Première expédition du «FRAM»

Le 24 Juin 1893, le «Fram» appareilla pour sa première expédition sous les ordres de Nansen, avec Otto Neumann Sverdrup comme capitaine.

Le long des côtes de Norvège le voyage fut une série de touchants adieux à la Patrie. Non seulement dans les ports que le «Fram» touchait, mais des maisons éparpillées sur la côte et des bateaux qu'il croisait s'élevaient des acclamations enthousiastes.

Le 21 Juillet 1893 le «Fram» quitta le

Vardø mit Kurs auf die Neusibirischen Inseln, und am 22. September hatte man Kontakt mit dem Eis. Die Abdrift übers Polarmeer bestätigte die Richtigkeit der Theorie Nansens; denn die «Fram» trieb mit dem Eis zwischen dem Nordpol und dem Franz-Joseph-Land. Die Eismeerfahrt währte über 3 Jahre, und oft änderte sich der Kurs dermassen, dass die «Fram» in Strömungswirbel oder Stauwasser geriet; sie bewegte sich auch nicht so nahe dem Nordpol wie es Nansen gehofft hatte. Die nördlichste Position wurde am 16. Oktober 1895 auf 85° 57' n.B. notiert. Es besteht jedoch Grund anzunehmen, dass die «Fram» näher zum Nordpol hin getrieben wäre, wenn sie sich weiter gegen Norden bewegt hätte bevor sie im Herbst 1893 auf Eis stiess.

Als sich Nansen darüber im klaren war, dass die «Fram» nicht so nahe an den Nordpol herankommen würde wie er erwartet hatte, verliess er mit F. Hjalmar Johansen das Schiff am 14. März 1895 mit 3 Schlitten und Hunden in der Absicht, über das Eis zum Nordpol vorzudringen. Wegen grosser Eisbewegungen mussten sie den Versuch aufgeben, und am 7. April, nachdem sie den Punkt 86° 14' n.B. erreicht hatten, nahmen sie den Kurs auf das Franz-Joseph-Land. Hier bauten sie eine Hütte und mussten überwintern. Im Mai 1896 brachen sie mit zwei zusammengebundenen Kajaks auf, zogen die Küste entlang und erreichten am 17. Juni das Kap Flora. Durch einen merkwürdigen Zufall begegnete Nansen dem Engländer Jackson, der die beiden Norweger an Bord seines Schiffes «Windward» nach Norwegen mitnahm. Am 13. August 1896 gelangten sie nach Vardø. Nansens Bericht von dieser Reise zweier Männer allein in der Eiswüste gehört zu den dramatischsten Erzählungen aus der

port de Vardø en direction des îles de Nouvelle-Sibérie, et le premier contact avec la banquise eut lieu le 22 Septembre. La théorie de Nansen s'avéra parfaitement exacte : le «Fram» dévia entre le Pôle Nord et la Terre François-Joseph. Le voyage prit trois bonnes années ; maintes fois le cours se trouva modifié : il semblait que le «Fram» fût pris dans des remous. Il ne parvint pas non plus à toucher le Pôle Nord d'aussi près que Nansen l'avait espéré. La position la plus septentrionale fut atteinte le 16 Octobre 1895 par 85° 57' de latitude nord. Il y a d'ailleurs lieu de penser que le «Fram» aurait été entraîné plus près du Pôle Nord s'il avait pu pénétrer plus avant — à l'automne 1893 — avant de rencontrer la banquise.

Lorsque Nansen comprit que le «Fram» ne toucherait pas le Pôle d'aussi près qu'il l'avait prévu, il quitta le navire le 14 Mars 1895, en compagnie de F. Hjalmar Johansen. Ils emmenaient 3 traîneaux et des chiens, dans l'espoir de gagner le Pôle par la banquise. De grands mouvements dans les glaces les obligèrent à renoncer à leur tentative, le 7 Avril, après avoir atteint 86° 14' de latitude nord. Ils mirent alors le cap sur la Terre François-Joseph. Là ils construisirent une hutte où ils furent obligés d'hiverner. Ils quittèrent leur abri en Mai 1896 et s'engagèrent le long de la côte dans deux kayacs attachés ensemble. Ils atteignirent le Cap Flora le 18 Juin de la même année.

Par un hasard extraordinaire Nansen rencontra l'Anglais Jackson qui ramena les deux Norvégiens en Norvège à bord de son bateau le «Windward». Le 13 Août 1896 ils atteignaient Vardø. La relation que fit Nansen de cet itinéraire de deux hommes seuls à travers le désert de glace est un des récits les plus drama-



Geschichte norwegischer Polarforschung. Die «Fram» mit der übrigen Besatzung setzte ihre Drift weiter westlich am 85. Breitengrad entlang fort bis Februar 1896 und trieb dann ab in südliche Richtung. Bei ihrer Drift durch das Polarmeer war — wie vorher angenommen — die «Fram» ungeheuren Anforderungen durch grosse Massen von Treibeis ausgesetzt, die über das Deck hinwegwälzten. Im Januar 1895 war die Situation so kritisch, dass Ausrüstung und Vorräte draussen auf dem Eis in Sicherheit gebracht wurden, und die Mannschaft war darauf vorbereitet, das Schiff zu verlassen. Die Berechnungen des Konstrukteurs hielten jedoch Stich, und das Schiff wurde durch den Druck des Eises hochgehoben. Am 13. August 1896 kam es bei der Dänieninsel aus dem Eis heraus, und die «Fram» traf am 20. August unter Leitung des Kapitäns Sverdrup im Hafen von Skjervøy, Nord-norwegen, ein.

Am 9. September hielten die Framleute ihren Einzug in Oslo. Die «Fram» kam von ihrer Reise mit viel wertvollem, wissenschaftlichem Material von Regionen unseres Erdballs zurück, die vorher noch von keinem Menschen betreten worden waren.

tiques de l'histoire des expéditions arctiques.

Le «Fram» continua à dériver vers l'ouest, le long du 85ème degré de latitude, avec le reste de l'équipage, jusqu'en Février 1896. Il se mit alors à glisser vers le sud.

Comme Nansen l'avait prévu, le «Fram» fut soumis — au cours de sa dérivation — à d'énormes pressions. Les blocs de glace l'enserraient et l'envahissaient jusque sur le pont. En Janvier 1895 la situation devint si précaire qu'on décida de mettre l'équipement et les provisions en sûreté sur la banquise. L'équipage s'attendait à devoir abandonner le navire. Mais les calculs du constructeur soutinrent l'épreuve : le navire se souleva sous la pression des glaces. Il sortit de la banquise le 13 Août 1896 près de l'Île Danoise et, conduit par le Capitaine Sverdrup, entra au port de Skjervøy le 20 Août.

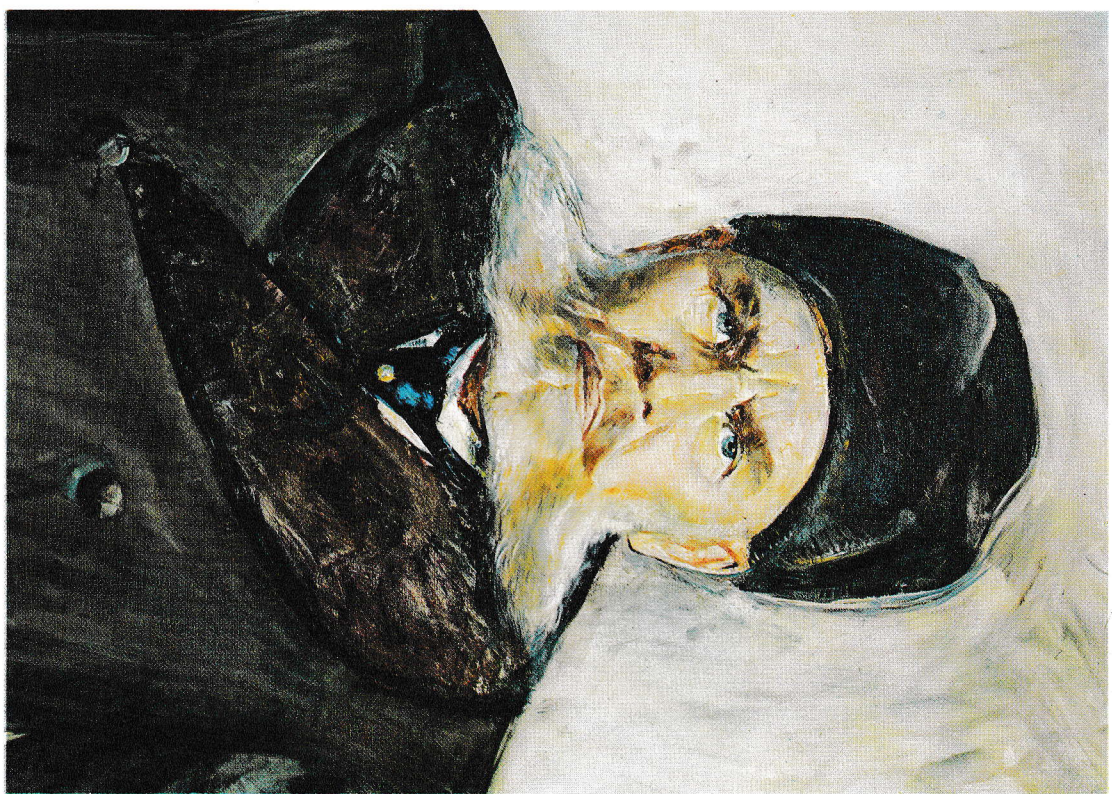
Le 9 Septembre, le «Fram» faisait son entrée à Oslo. L'équipage rapportait de son expédition toute une documentation scientifique sur des contrées du globe où l'homme — avant lui — n'avait encore jamais mis les pieds.



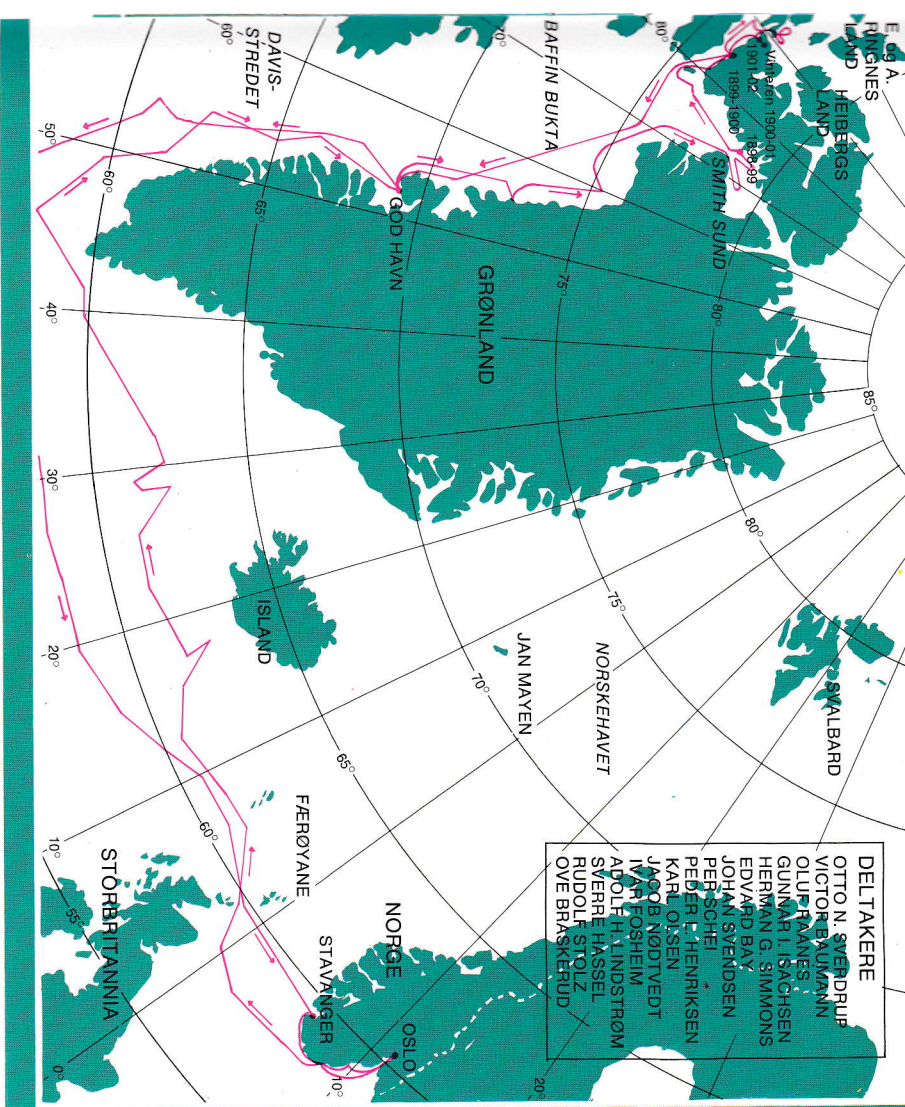
Fridtjof Nansen und Hjalmar Johansen paddeln durch das Nördliche Eismeer. Das Bild ist von Otto Sinding gemalt.

Fridtjof Nansen et Hjalmar Johansen pagayent sur l'océan arctique. Tableau d'Otto Sinding.





Otto Sverdrup. Detail des Portraits, peint par Hans Finne - von Hans Finne-Grønn. (détail)



## Die Sverdrup-Expedition

Der ersten erfolgreichen Reise der «Fram» durch das Polarmeer folgte eine Welle der Begeisterung und förderte im norwegischen Volk das Interesse für norwegische Polarforschung. Es war offenbar ein Gebiet, wo sich Norwegen behaupten zu können meinte und die Norweger besser gerüstet standen als ihre Nachbarn. Daher wurde bald der Beschluss gefasst, die «Fram» für eine neue Reise auszurüsten.

Die erste Expedition La réussite de la première expédition arctique du «Fram» déclencha une vague d'enthousiasme. L'intérêt éveillé par l'exploration polaire se propagea dans toute la nation. La Norvège avait découvert un domaine où elle pouvait exceller et où nous nous sentions mieux armés que nos voisins. On décida donc très vite d'outiller le «Fram» pour une nouvelle expédition. On demanda à Otto N. Sverdrup, Capitaine du «Fram» au cours de sa première



tion, Otto N. Sverdrup, wurde aufgefordert, die Reise zu leiten. Seine Tätigkeit hatte er bereits bewiesen, nicht nur während der «Fram»-Reise, sondern auch als Nansens Gefährte auf der Skitour über Grönlands Inlandes 1888.

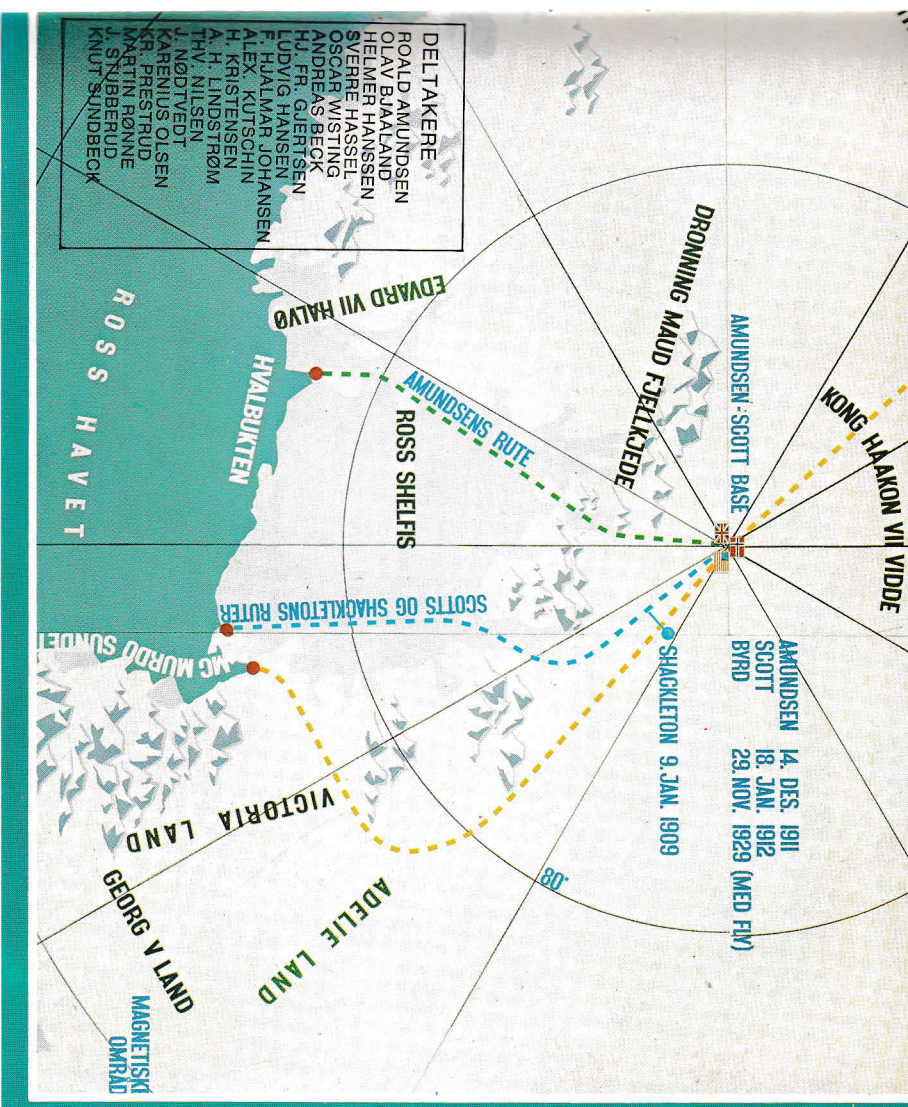
Sverdrup erhielt für seine Planung freie Hand. Die Route konnte er nach eigenem Gutdünken wählen, wenn er nur neue Entdeckungen im Polargebiet machen konnte, wo noch eine Unzahl von Aufgaben ihrer Lösung harnten. «Fram»s erste Reise hatte ergeben, dass das Schiff noch besser werden könnte, wenn man es etwas umbaut. Sverdrup erhöhte den Freibord mitschiffs um 6 Fuss und baute ein neues Deck vom Maschinenraum nach vorn, wo 6 weitere Kabinen eingerichtet wurden. Auch ein falscher Kiel wurde angebaut, um die Steuerung des Schiffes zu verbessern.

Am Johannistag 1898 lag die «Fram» wiederum seelkar. Diesmal nahm sie den Kurs auf die Nordwestküste von Grönland, die erforscht und kartiert wurde. Etwa 300.000 Quadratkilometer unbekannten Gebiets wurden kartographisch festgelegt. Diese neuen Landgebiete wurden nach «Frams» Reedern benannt: Axel-Heiberg-Land, Ellef-Ringnes-Land und Amund-Ringnes-Land, und sie wurden mit Sverdrups Worten «im Namen des norwegischen Königs in Besitz genommen». Die Okkupation wurde von Norwegen nicht aufrechterhalten; die Inseln wurden später von Kanada übernommen und heissen jetzt Queen-Elizabeth-Inlands. Sverdrup konnte nicht die Nordküste Grönlands runden, wie er es gehofft hatte, aber als die «Fram» 1902 den Kurs wieder auf Norwegen nahm, hatte Sverdrup eine grössere Sammlung von Tierfossilien, Mineralien und Pflanzen an Bord als irgendeine andere Expedition vor ihm.

exploration, de prendre la tête de l'expédition. Il avait largement fait ses preuves, non seulement à bord du «Fram», mais aussi comme compagnon de Nansen, en 1888, lorsqu'ils avaient traversé à ski les glaces du Groënland.

On lui laissa donc carte blanche. L'itinéraire serait celui de son choix, pourvu qu'il fasse de nouvelles découvertes dans les régions arctiques où quantités de problèmes restaient à résoudre. La première expédition avait montré qu'avec quelques transformations le «Fram» pourrait encore être amélioré. Sverdrup augmenta de 6 pieds le franc-bord médian, bâtit un pont supplémentaire allant de la chambre des machines à l'avant, ce qui donna 6 cabines de plus. On ajouta aussi une fausse quille pour faciliter le pilotage.

Pour la St Jean 1898, le «Fram» était prêt à prendre la mer de nouveau. Cette fois il se dirigea vers la côte nord-ouest du Groënland, dont carte fut dressée après exploration. 300.000 km<sup>2</sup> de terres inconnues, auxquelles on donna les noms des armateurs du «Fram»: Terre Axel Heiberg, Terre Ellef et Amund Ringnes. Selon le mot de Sverdrup: «possession en fut prise au nom du Roi de Norvège». La Norvège n'en maintint d'ailleurs pas l'occupation et les terres passèrent au Canada sous le nom d'Iles de la Reine Elizabeth. Sverdrup ne put contourner le Groënland par le nord comme il l'avait espéré; mais lorsque le «Fram» remit le cap sur la Norvège, en 1902, il rapportait la plus grande collection de fossiles, de minéraux et de plantes qui ait jamais été recueillie. Arrivé à Utsira le 18 Septembre, le «Fram» fut escorté, tout au long de la côte jusqu'à Oslo, par de chaleureuses ovations.



## Zum Südpol

Als die «Fram» nach Sverdrups Expedition wieder in der Heimat war, wurde sie in der Marinestation in Horten aufgelegt. Es war lange ungewiss, ob man sie noch für weitere Fahrten verwenden würde, weshalb der Gedanke auftauchte, sie in ein Museum zu bringen.

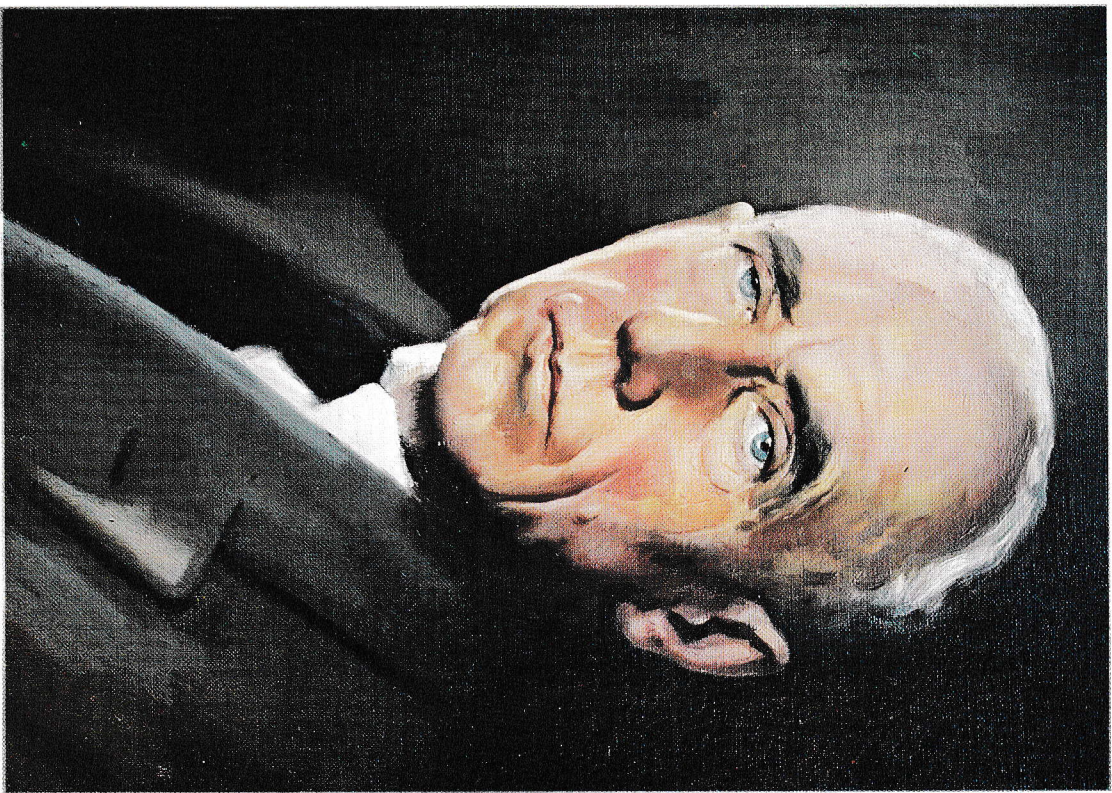
Road Amundsen hatte jedoch Pläne anderer Art, wollte sich übers Polarmeer treiben lassen, so wie es Nansen getan hatte; er meinte aber, dass die Startposition günstiger wäre, durch die

## Vers le Pôle Sud

Une fois rentré au port après l'expédition Sverdrup, le «Fram» fut mis en port de désarmement à Horten. On se demanda longtemps si on s'en servirait encore, et l'idée de le transformer en musée commença à se faire jour.

Entre temps Roald Amundsen nourrissait le projet de se laisser dériver sur l'Océan Arctique, comme Nansen; mais il pensait que, par le détroit de Béring, il se trouverait en meilleure position





Roald Amundsen, gemalt von Arthur Fuller. *Portrait de Roald Amundsen par Arthur Fuller.*

Beringstrasse zu fahren, dass es dadurch möglich wäre, dem Nordpol näher zu kommen.

Inzwischen war bekannt geworden, dass der Amerikaner Robert E. Peary den Anspruch erhob, am 6. April 1909 den Nordpol erreicht zu haben. Da kam Amundsen auf die Idee zu versuchen, auf seiner Reise, die sowieso weit gegen Süden um das Kap Horn gedacht war, den Südpol zu erreichen. Dieser Plan, von dem nur Roald Amundsen wusste, wurde, selbst vor der Mannschaft, streng geheimgehalten. Am 10. August 1910 verliess die «Fram» Kristiansand, startete somit die dritte Entdeckungsfahrt. Als sie Funchal auf Madeira anlief, erhielt die Mannschaft Kenntnis von Amundsens geänderten Plänen, dass die Fahrt den Südpol zum Ziel hat, eine Neugier, die Begeisterung auslöste. Die «Fram» nahm den Kurs auf das Rossmeer, und am 14. Januar 1911 ging sie in der Walffischbucht vor Anker. Der Engländer Robert Falcon Scott verliess England mit seinem Schiff «Terra Nova» am 15. Juni 1910, ebenfalls mit dem Südpol zum Ziel. Bei der Ankunft in Melbourne, Australien, am 12. Oktober fand Scott ein Telegramm aus Madeira vor: «Am going south — Amundsen». Amundsens Expedition wurde in zwei Teile geteilt. Die *Seepartie*, bestehend aus 10 Mann unter der Leitung des Kapitäns Thv. Nilsen, sollte sich mit ozeanographischen Untersuchungen im Südlichen Eismeer befassen. Die «Fram» erreichte auf dieser Reise 78° 41' s.B., den südlichsten Punkt, den ein Schiff je erreicht hatte. Die *Landpartie*, bestehend aus 9 Mann, wurde in zwei Gruppen geteilt. Die eine Gruppe sollte zum Südpol vorstossen. Die andere Gruppe, drei Mann, hatte den Auftrag, das Eduard-VII.-Land zu erforschen.

pour atteindre le Pôle et aurait des chances de l'approcher de plus près.

Dans l'intervalle on apprit que l'Américain Robert E. Peary revendiquait l'honneur d'avoir atteint le Pôle Nord le 16 Avril 1909. Ce fait décida Amundsen — dont l'expédition devait de toute façon doubler le Cap Horn — à essayer d'atteindre le Pôle Sud. Il garda le secret sur ses projets, même vis-à-vis de l'équipage ; il dut donc vaguer seul à leur élaboration. C'est de Kristiansand que le «Fram» prit la mer pour la troisième fois, le 10 Août 1910. En abordant à Funchal, à l'île Madère, Amundsen avertit l'équipage. Celui-ci accueillit la nouvelle avec enthousiasme et on cingla vers la Mer de Ross. Le 14 Janvier 1911, on jeta l'ancre dans la Baie des Baleines.

Le 15 Juin 1910, l'Anglais Robert Falcon Scott quittait l'Angleterre à bord du «Terra Nova» à destination du Pôle Sud. A son arrivée à Melbourne en Australie, le 12 Octobre, un télégramme l'attendait : «Madère. Suis en route pour le Sud. Amundsen» L'expédition Amundsen se partagea en deux. Le groupe marin composé de 10 hommes, conduits par le Capitaine Thv. Nilsen, était chargé de recherches océanographiques dans l'Océan Antarctique. Le «Fram» poussa alors jusqu'à 78° 41' de latitude sud, battant tous les records jusqu'alors obtenus.

Les 9 hommes qui restaient se divisèrent en deux groupes. L'un devait partir sur les glaces à l'assaut du Pôle, l'autre, composé de 3 hommes, devait explorer la Terre Edouard VII. Avec 4 canotiers, son traîneau et ses chiens, Amundsen atteignit le Pôle Sud le 14 Décembre 1911. Le 18 Janvier 1912,



Amundsen mit vier Kameraden nebst Hundegespann erreichte den Südpol am 14. Dezember 1911. Scott mit vier Gefährten erreichte den Südpol am 18. Januar 1912, wo er die wehende norwegische Flagge vorfand.

Auf dem Rückmarsch ist Scott mit seinen vier Kameraden ums Leben gekommen; allmählich sind sie verhungert und erfroren, nur 20 km von einem Depot — dem Ein-Tonnen-Lager — entfernt, wo Proviant und Brennstoff bereitlagen.

Am 27. Januar 1912 kam die «Fram» zur Walfischbucht und nahm die Mitglieder der Expedition an Bord. Am 31. Januar verliessen sie die Eisbarriere.

Am 7. März traf die «Fram» in Hobart, Tasmanien, ein, wo sie bis zum 20. März liegen blieb. Am 25. Mai kam sie nach Buenos Aires. Hier erhielt Amundsen das Angebot, dass die «Fram» unter den ersten Schiffen sein könne, die durch den Panamakanal fahren werden. Die «Fram» wurde daher nach Colon beordert. Dort lag sie vom 3. Oktober bis 16. Dezember 1913. Da kein sicherer Bescheid zu erhalten war, wann der Kanal eröffnet wird, erhielt «Fram»s Kapitän die Weisung, den Kurs südwärts auf San Franzisko um das Kap Horn zu nehmen. Amundsen beabsichtigte nämlich, einen neuen Angriff im Norden auf das Polarmeer anzusetzen.

Als man 100 Tage später nach Buenos Aires kam, gab Amundsen dem Kapitän Nilsen die Weisung, heimwärts zu fahren. Die «Fram» traf am 16. Juli 1914 in Horten ein.

Scott et ses 4 compagnons y atteignaient aussi, pour y voir flotter le drapeau norvégien. Scott et ses quatre camarades trouvèrent la mort sur le chemin du retour. Ils périrent de faim et de froid à quelques milles marins du dépôt de «One Ton Camp» où les attendaient provisions et combustibles.

Le 27 janvier 1912 le «Fram» arriva à la Baie des Baleines où il embarqua le reste de l'expédition. Le 31 janvier, ils quittaient la Barrière de Glace.

Arrivé à Hobart, en Tasmanie, le 7 Mars, le «Fram» y demeura jusqu'au 20 Mars, pour toucher ensuite Buenos-Aires le 25 Mai. Là on offrit à Amundsen de faire franchir au «Fram» le Canal de Panama avec les navires qui auraient l'honneur d'y passer les premiers. Le «Fram» reçut donc l'ordre de se rendre à Colon. Il y resta du 3 Octobre 1913 au 16 Décembre de la même année.

Dans l'impossibilité d'obtenir des précisions sur la date d'ouverture du Canal, le Capitaine du «Fram» reçut l'ordre de mettre le cap au Sud et de rejoindre San Francisco en doublant le Cap Horn. L'intention d'Amundsen était, en effet, de continuer vers le nord dans un nouvel assaut de l'Océan Arctique.

Lorsqu'il arriva 100 jours plus tard à Buenos-Aires, le Capitaine Nilsen reçut d'Amundsen l'ordre de rentrer en Norvège. Le «Fram» arriva à Horten le 16 juillet 1914.



Rodd Amundsen am Südpol.

Rodd Amundsen au Pôle Sud.

## Das «FRAM»-Museum

Nach der Heimkehr der «Fram» 1914 war das Schicksal des Schiffes viele Jahre ungewiss. Durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges hatte man an Anderes zu denken. 1916 wurde das erste «Fram»-Komitee gebildet auf Initiative der Kristiania Seemannsvereinigung, dessen Vorsitzender der Schiffsfreder Chr. Christensen war. Man war sich darüber einig, dass die «Fram» ordentlich instandgesetzt werden und der Nachwelt erhalten bleiben soll. Eine Reihe von

## Le musée du «FRAM»

Après le retour du «Fram» en 1914, le sort du navire resta incertain pendant de longues années. La Première Guerre mondiale qui venait d'éclater occupait tous les esprits. Mais en 1916, sur l'initiative de l'Association des Marins de Christiania, fut fondé le premier «Comité du Fram», avec l'armateur Chr. Christensen comme président. De l'avis de tous, le «Fram» devait être remis en état et conservé pour les générations futures. Une série de Comités travail-



Komitees arbeitete unermüdlich mit der Sache, die auf viel Widerstand und Peinlichkeit stieß. Anfänglich war es auch schwierig, genug Geld zu schaffen.

Otto Sverdrup war einer der wärmsten Befürworter der Pläne. Viele Jahre kämpfte er allein, aber 1929 fand er Unterstützung bei dem Konsul Lars Christensen, Sandefjord, und die «Fram» wurde zur Frammaschiffswerft geschleppt und repariert, während Sverdrup überwachte, dass alle Einzelheiten unverändert blieben.

Als Otto Sverdrup 1930 starb, nahmen sich neue Vorkämpfer der «Fram» der Arbeit an, es waren Männer wie Lars Christensen, Knud Ringnes und Kapitän Oscar Wisting, und Sverdrups Plan, die «Fram» an Land zu ziehen und zu überdachen, führten sie weiter durch.

Im Laufe der Jahre fanden eine Reihe von Geldsammlungen statt, um die «Fram» zu retten, und viele Möglichkeiten wurden untersucht, wo die «Fram» an Land zu bringen wäre. Es fand ein Architekten-Wettbewerb statt, und Bjørne Tøien gewann den ersten Preis.

Die «Fram» wurde im Mai 1935 nach Oslo geschleppt und sehr vorsichtig dort an Land gezogen, wo sie heute liegt. Über dem ehrwürdigen Schiff wurde dann ein Haus errichtet, und am 20. Mai 1936 konnte die feierliche Einweihung des Museums stattfinden, bei der S. M. König Haakon und Kronprinz Olav die Ehrengäste waren.

lèrent inégalement dans ce but. Mais ils rencontrèrent de nombreux obstacles : fortes oppositions et mesquineries de vues. Il n'était pas facile non plus de réunir les fonds nécessaires.

Otto Sverdrup fut un des plus puissants défenseurs de la cause. Durant de longues années il lutta tout seul, mais en 1929 le Consul Lars Christensen, de Sandefjord, vint à la rescousse. Le «Fram» fut remorqué jusqu'au chantier de Framnes et réparé ; Sverdrup veilla en personne à ce que la restauration soit exacte dans ses moindres détails.

Otto Sverdrup mourut en 1930 et de nouveaux protagonistes prirent la relève. C'étaient des hommes comme Lars Christensen, Knud Ringnes et le Capitaine Oscar Wisting. Ils s'employèrent à réaliser le rêve de Sverdrup : tirer le «Fram» à terre et le protéger par une construction.

De nombreuses collectes furent lancées au cours des ans et de multiples suggestions furent étudiées pour trouver où il conviendrait de tirer le «Fram» à sec. Un concours d'architectes fut ouvert, et Bjørne Tøien remporta le premier prix.

En Mai 1935 le «Fram» fut remorqué jusqu'à Oslo. Avec grandes précautions on le hâla à terre, à l'emplacement où il se trouve aujourd'hui. On éleva le bâtiment autour du navire, et le 20 Mai 1936 eut lieu l'inauguration solennelle du Musée, en présence de Sa Majesté le Roi Haakon et du Prince Olav, héritier de la Couronne.



Die Fram.

Le Fram.





100/089



9 788271 820114