



Foto: FFK

LUFTSKIPSMASTA I VADSØ

Dokumentasjonsvedlegg til fredning

Del 1

Utarbeidet av Finnmark fylkeskommune



Finnmark fylkeskommune
Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni



Figur 1: Luftskipet "Italia" i Vadsø mai 1928. Foto: Vadsø Museum - Ruija Kvenmuseum.



Figur 2: Luftskipsmasta sett fra fastlandet en kald januardag i 2025. Foto: FFK.

Eiendomsinformasjon

Luftskipsmasta i Vadsø

Kulturminne-ID: Luftskipsmasta 283847-1

Områdefredning 283847-3

Gbnr. 9/2 Bygrunn Øya, Vadsø Kommune

Grunneier: Vadsø kommune

Planstatus: Spesialområde – bevaring av kulturminner

Luftskipsmasta i Vadsø står på Vadsøya ved Vadsø by. Den opprinnelige bosettingen i området var på øya, som er en av flere relativt flate øyer tett ved land på nordsida av Varangerfjorden. I dag dekker Vadsø by strekningen på fastlandet som ligger nord for øya, og sentrum ligger på en delvis utfylt tange som strekker seg mot øya. Østre del av Vadsøya er avsatt til friluftsområde og kulturpark, er flatt og åpent, og har mange kulturminner i grunnen.

Luftskipsmasta ble satt opp i 1926, for den første overflyvning av Nordpolen, *Amundsen – Ellsworth – Nobile transpolare flygning*, med luftskipet «Norge». Både masta og «Norge» ble konstruert av den italienske ingeniøren og obersten Umberto Nobile i Italia.

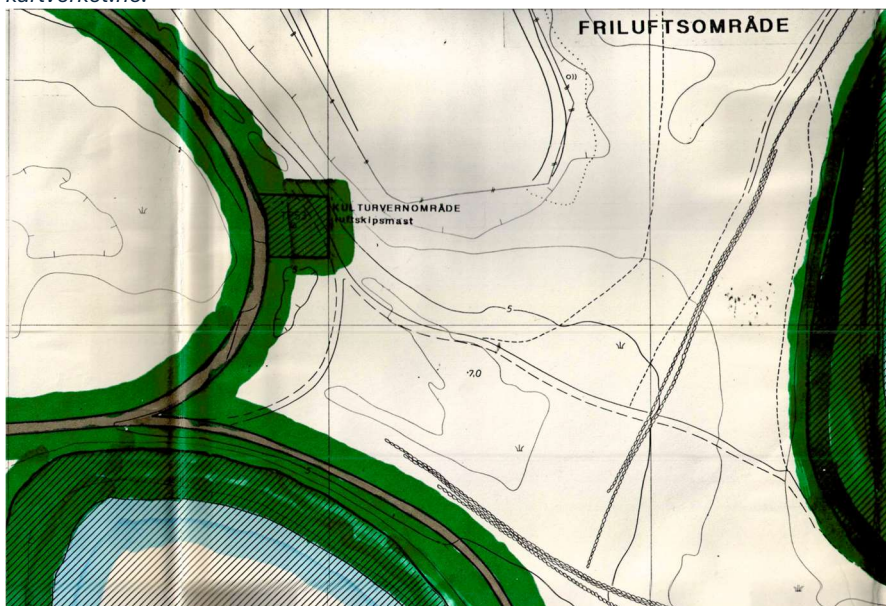
Masta består av tre stag eller pilarer i pyramideform, forbundet med avstiving av fagverk. En leder fører opp til en plattform nesten øverst, beregnet for landgang. En mindre plattform i toppen, omringer en roterbar festeanordning for vaieren fra luftskipets snute.

Masta ble brukt til å fortøye luftskip to ganger. Den ble bygget for landing med luftskipet «Norge» i mai 1926, og ble også brukt av Nobile og hans mannskap ved ekspedisjonen med luftskipet «Italia» i 1928.

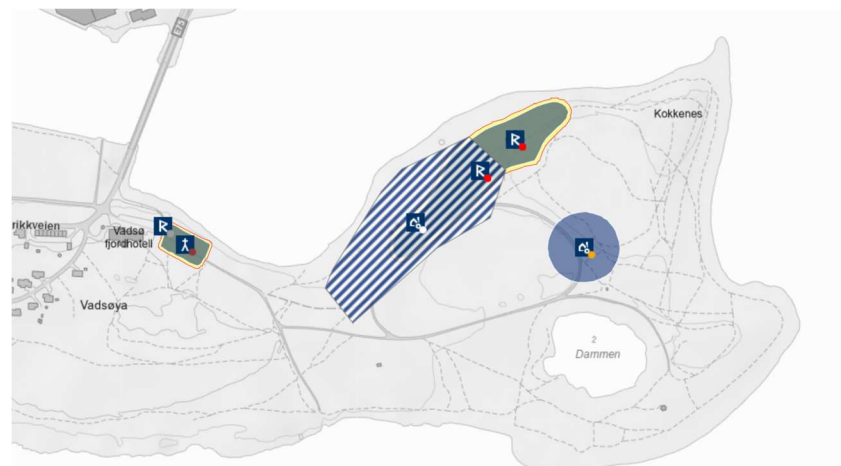
Kart



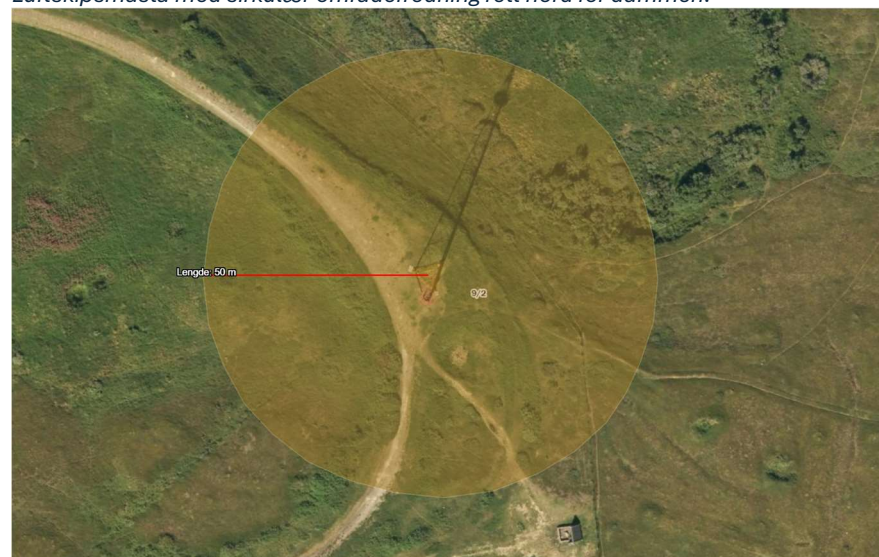
Figur 3: Luftskipsmasta står i Vadsø, i Finnmark fylke, lengst øst i Norge. Kart fra kartverket.no.



Figur 4: Utsnitt av reguleringsplan Vadsøya kulturpark. Skravert hensynssone/ kulturvernrområde rundt selve masta. Kart fra Vadsø kommune.

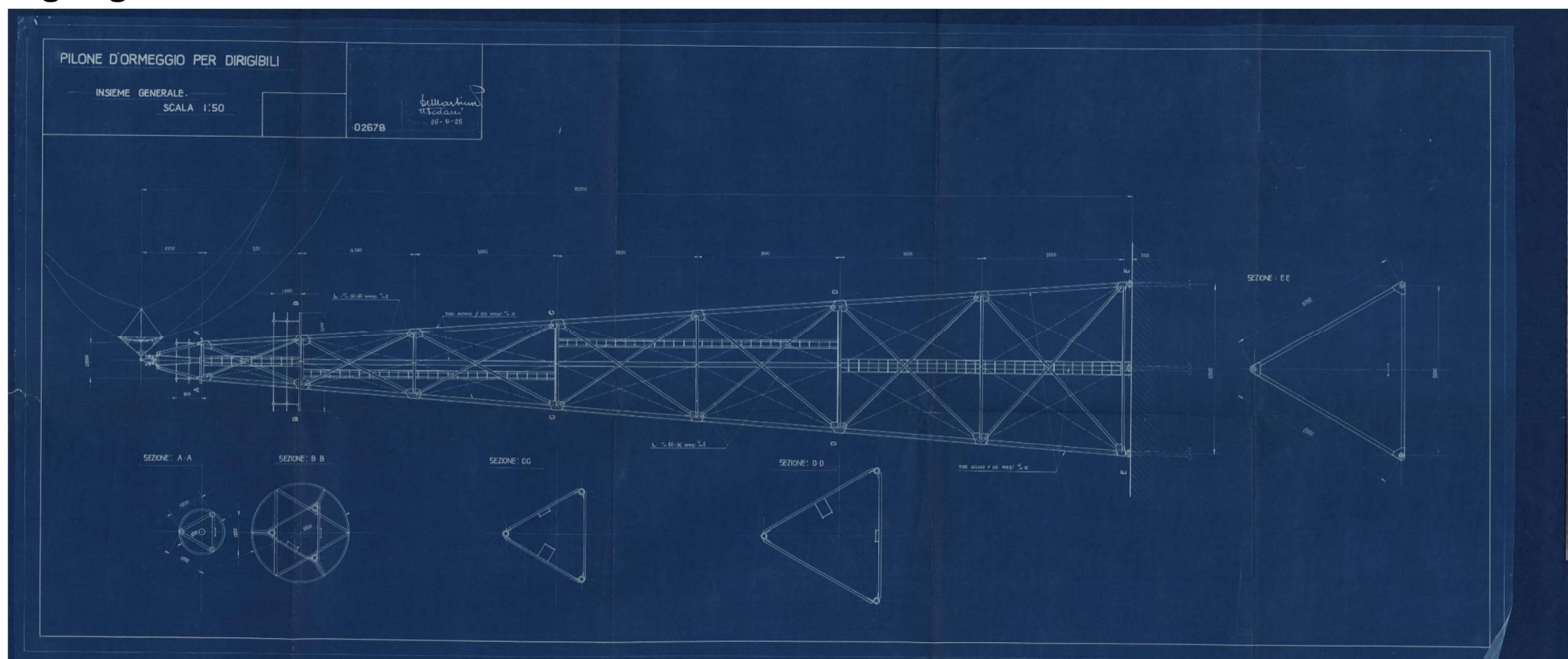


Figur 5: Kart over området med kulturminner - fra kulturminnedatabasen Askeladden. Kirkegårdslokalisitet lengst vest. Skravert område i midten krigsminne, som delvis overlapper automatisk freda middelaldertufter (med delvis gult omriss). Luftskipsmasta med sirkulær områdefredning rett nord for dammen.



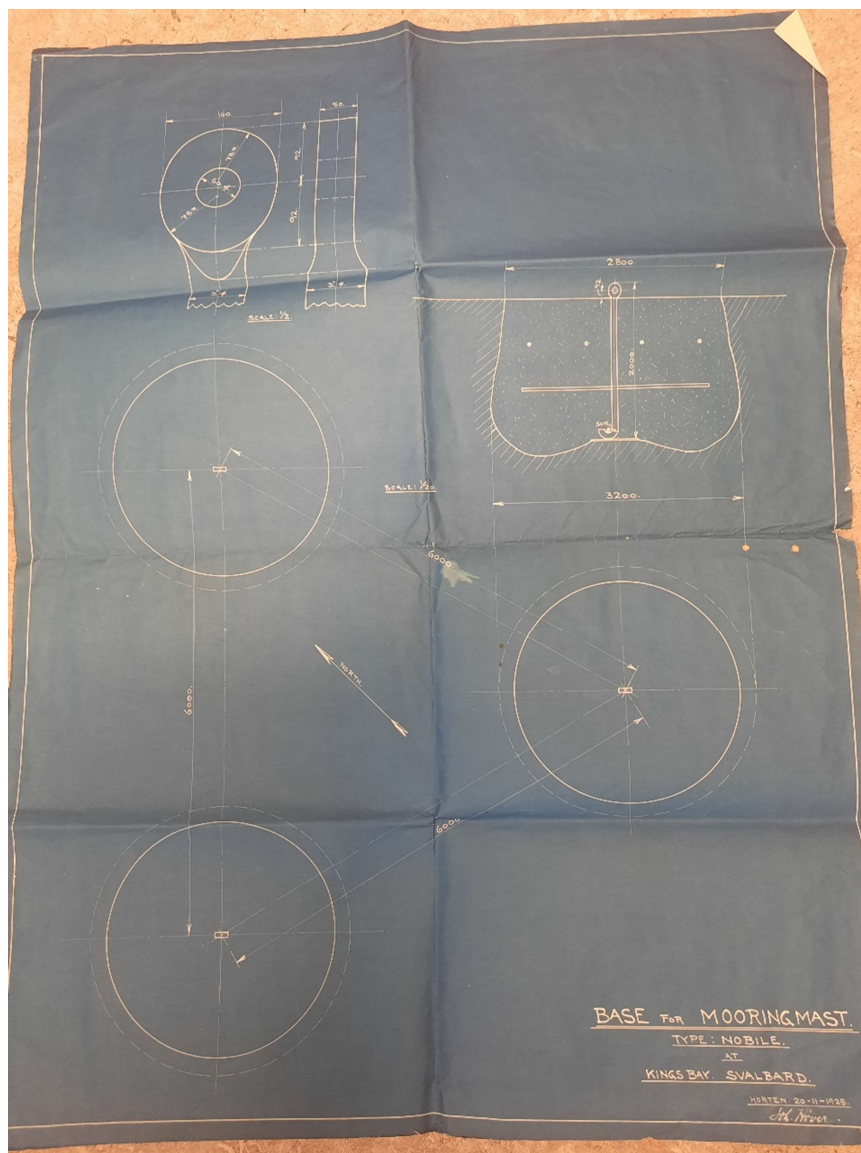
Figur 6: Kart over kulturminnet og omfanget av foreslått områdefredning – fra kulturminnedatabasen Askeladden.

Tegninger

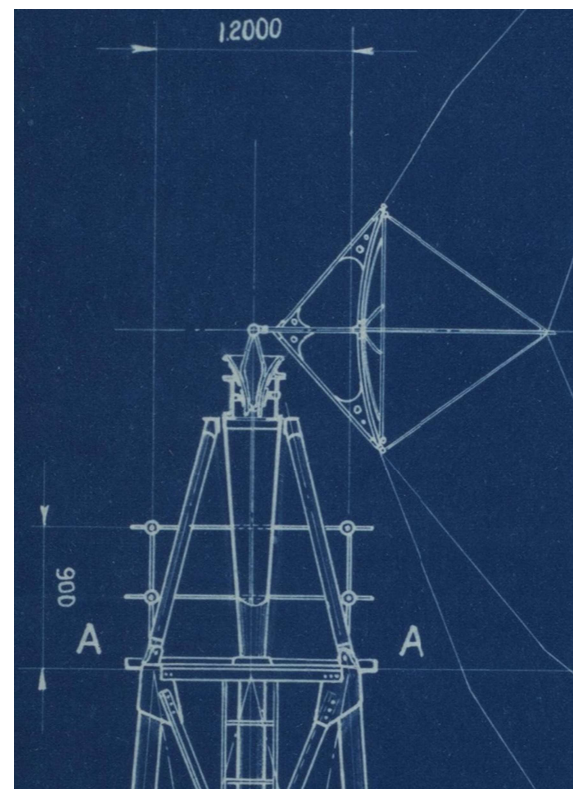


Figur 7: Tegning av "Fortøyningsmast for luftskip". Fra Nasjonalbiblioteket: Overenskomst mellom den kongelige italienske regjering og Norsk Luftseiladsforening om en overdragelse av et italiensk luftskip som skal overfly polen fra Spitsbergen til Alaska. Undertegnet av Benito Mussolini og Roald Amundsen. Varig lenke: https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digimanus_114249

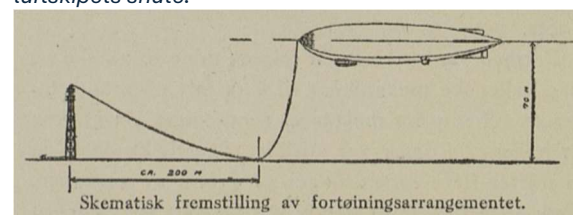
Dette er tegningen brukt som utgangspunkt for bygging av masta i Vadsø. Luftskipsmasta er 35 meter høy, med et trekantet fotavtrykk med sider på 6 m. På tegningen er de tre hovedstagene sylindriske. Masta i Vadsø har stag med H-profil.



Figur 8: Bilde av tegning for fundamentene til masta. Foto: Vadsø museum - Ruija kvenmuseum.



Figur 9: Forstørret detalj fra tegningen i figur 7, forankringspunktet i toppen av masta og luftskipets snute.



Figur 10: Slik fortøyes luftskipet. Et tau kastes ned til en mottaker på bakken, og det heises opp i masta. Der føres det ned i tuten i toppen av forankringsmekanismen, og dras ned til bakken. Så kan man starte å hale inn skipet mot mastetoppen. Kilde: Joh. Høver: Luftskipshallen og fortøyningsmastene, s. 31 i boka «Den første flukt over polhavet».

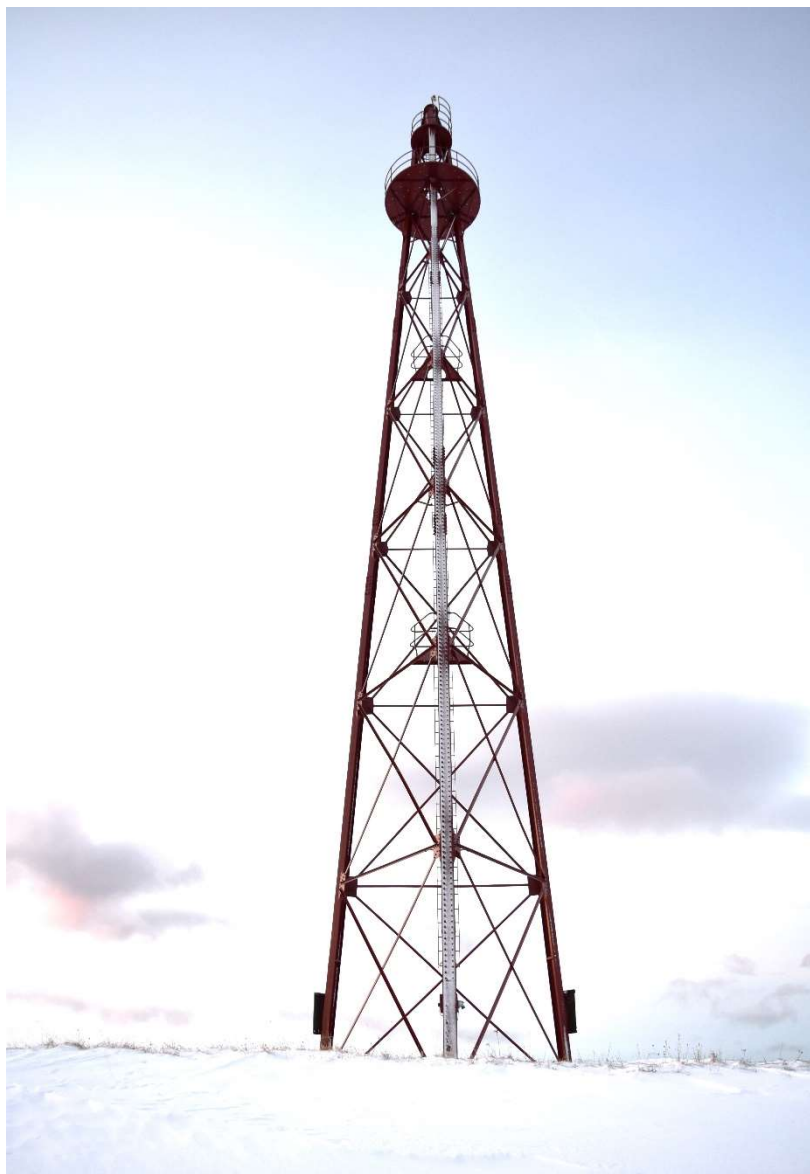
Bilder



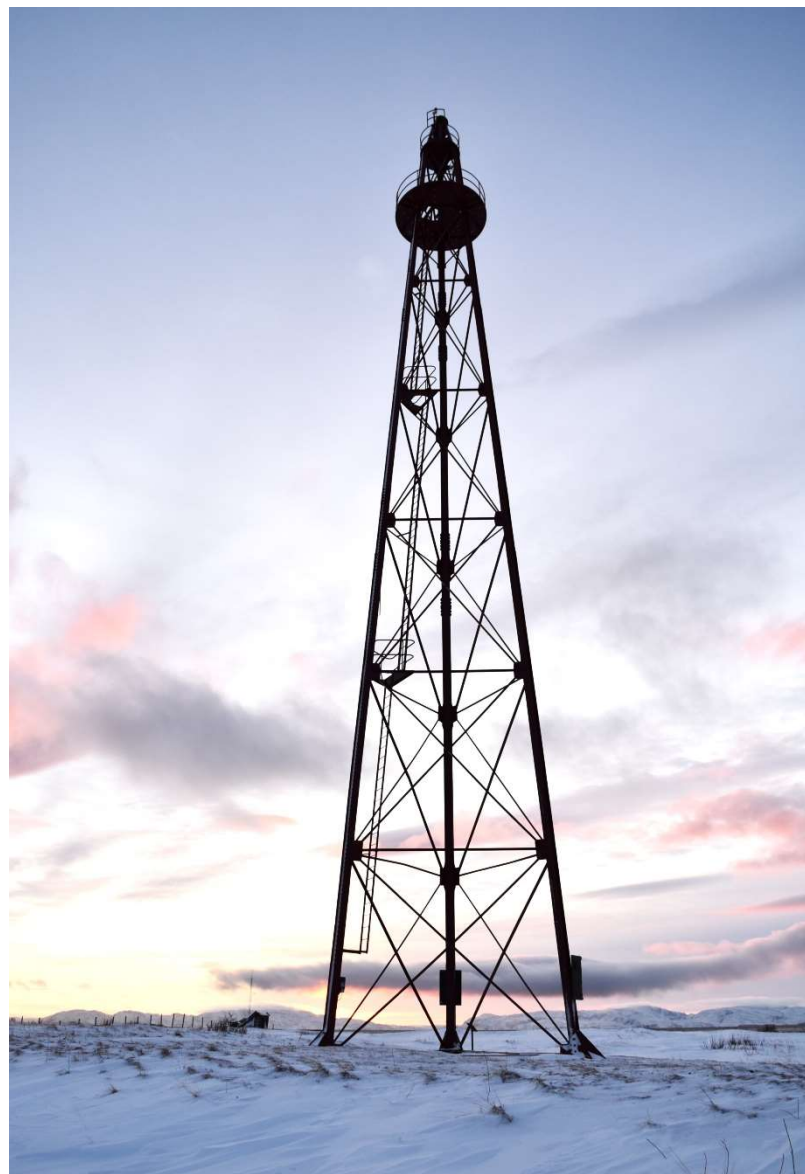
Figur 11: Luftskipsmasta, hjørne sør, med minneplakett fra 1986. Foto: FFK.



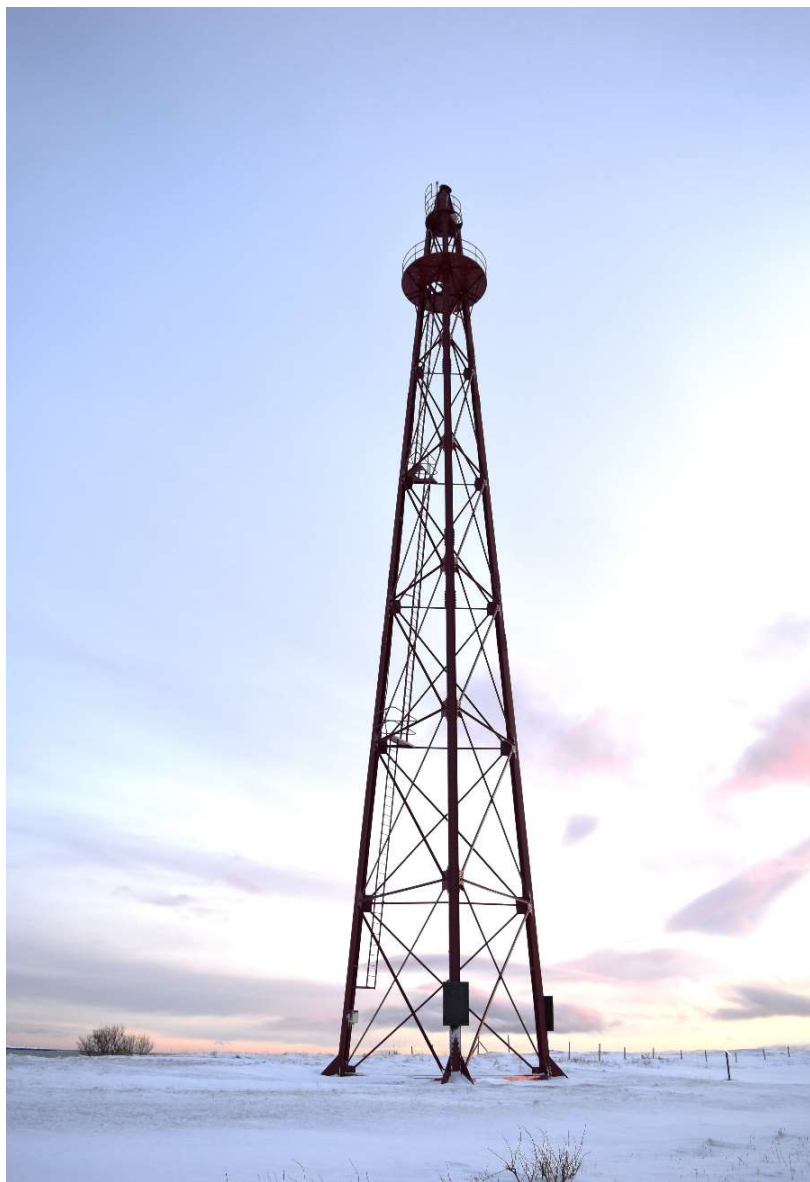
Figur 12: Luftskipsmasta, fasade mot sørøst. Foto: FFK.



Figur 13: Luftskipsmasta, hjørne øst, med leideren. Foto: FFK.



Figur 14: Luftskipsmasta, fasade mot nord. Foto: FFK.



Figur 15: Luftskipsmasta, hjørne vest, med minneplakett fra 1988. Foto: FFK.

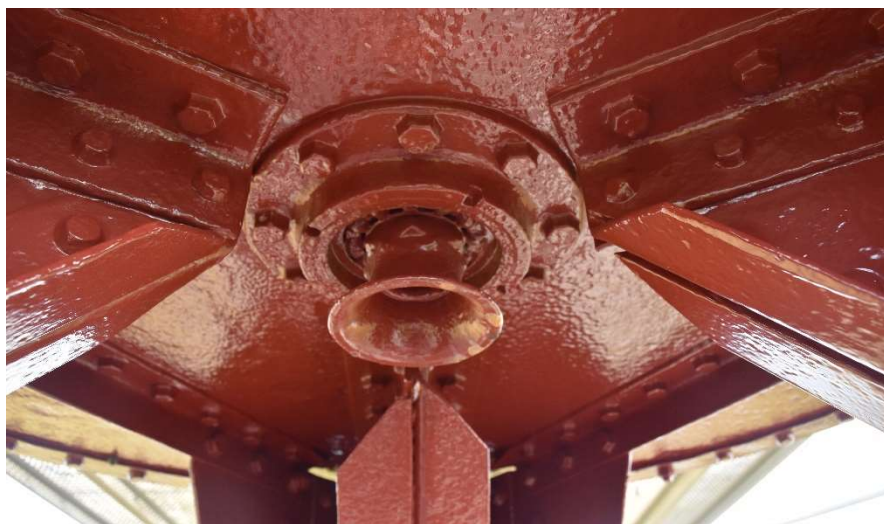


Figur 16: Luftskipsmasta, fasade mot sørvest. Foto: FFK.

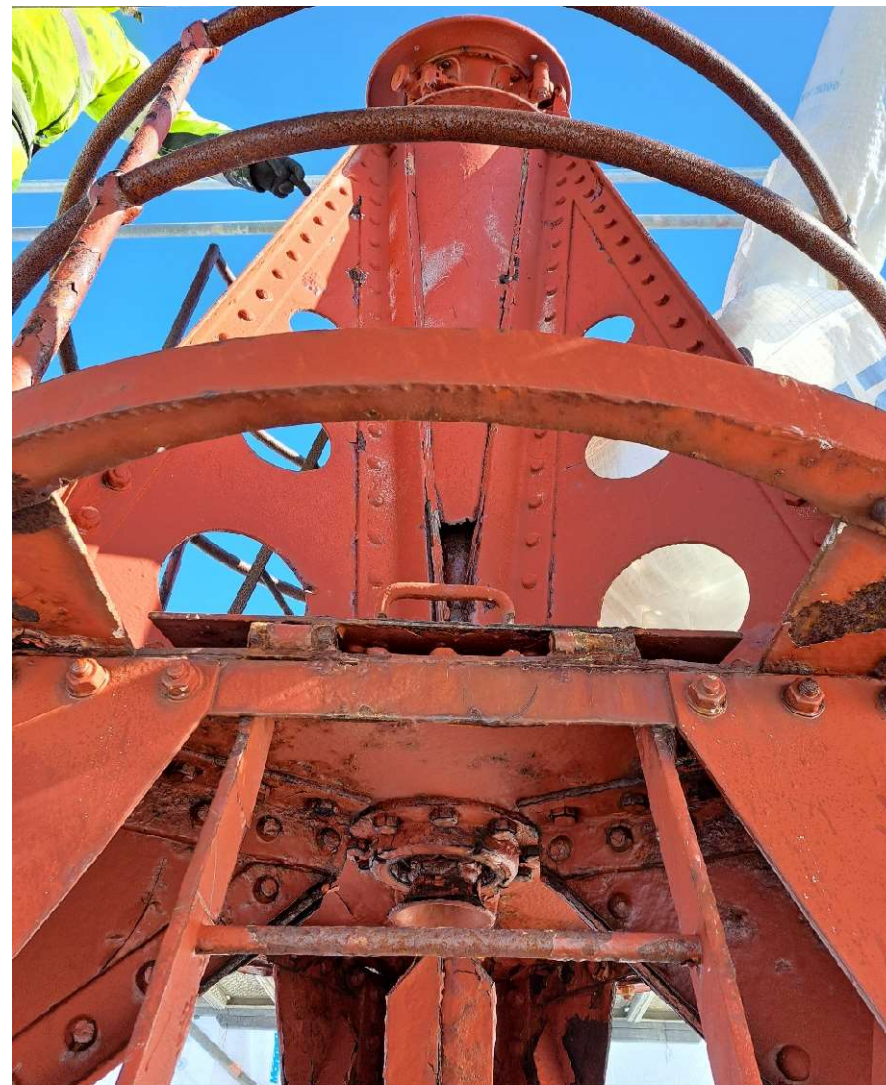
Detaljer



Figur 17: Toppen av forankringsmekanismen - en trakt for å føre fortøyningen ned til bakken. Mekanismen er roterbar og kan endre vinkel. Foto: FFK.



Figur 18: Munningen av trakten under den øverste plattformen. Foto: FFK.



Figur 19: Hele trakten i toppen av masta, før istandsetting. Toppen av lederen fører til en luke i øverste plattform. Vinkeljern i toppen har runde utsparinger som gir en dekorativ effekt. Nederste del av trakta er rustet gjennom. Den er foret med treverk. Innfesting med bolter under plattform, vinkeljern er klinket. Foto: FFK.



Figur 20: Plattformen på 29 meters høyde etter istandsetting. Byttet tilbake til perforert stålplate, siden det var det opprinnelig. Foto: FFK.



Figur 22: Detalj av rekkverk på den største plattformen. Foto: FFK.



Figur 21: Undersiden av ny dørplate. Merk skuddskade i vinkeljern. Foto: FFK.



Figur 23: Innfesting til fundament. Foto: FFK.



Figur 24: Minneplakett fra 1986, 60 år etter landingen med luftskipet "Norge". Foto: FFK.



Figur 25: Minneplakett fra 1988, 60 år etter landingen med luftskipet "Italia". Foto: FFK.

Historikk – luftskipsmaster som kulturminnetype



Figur 26: Permanent fortøyningsmast av høy type. Montreal, Canada, 1930. Foto: Theodor Horydczak, Public domain, via Wikimedia Commons
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:R100.jpg>

Luftskipsmaster, eller fortøyningsmaster for luftskip, ble bygget for å gjøre det enklere å lande med luftskip. De første luftskipene ble utformet på 1800-tallet, men det var først etter 1910 at teknologien var kommet så langt at de kunne fly lengre distanser og etter hvert ta passasjerer.

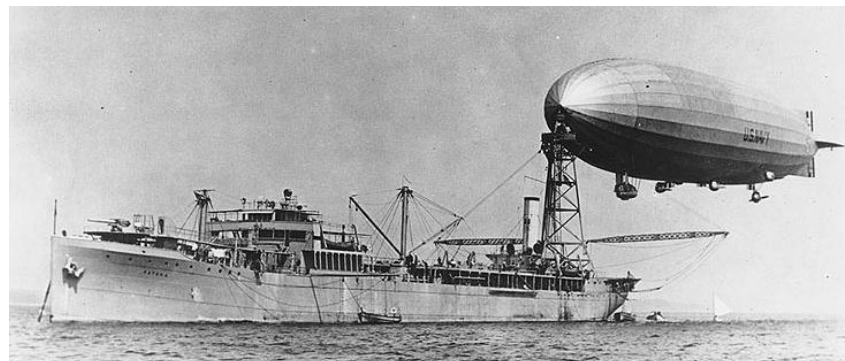
I begynnelsen ble det ofte skader på de nokså sårbare strukturene i forbindelse med landinger, og de store «ballongene» ble lett blåst ut av kurs. Man trengte også svært mange folk for å trekke luftskipene ned på bakken, hvis man skulle ta de ned uten å slippe ut all gassen.

[1: <https://snl.no/luftskip>]

Den spanske ingeniøren Leonardo Torres Quevedo (1852-1936) foreslo derfor i 1910 å bygge fortøyningsmaster, der man i toppen kunne feste nesen på luftskipene til et roterbart forankringspunkt. Slik kunne luftskipene rotere med vinden, og dermed «lande» uavhengig av vindretning. I tillegg var dette sett på som en måte å løse mellomlandinger på, der man kunne slippe av og ta på passasjerer og gods samt etterfylle drivstoff og annet.

[2: https://n.wikipedia.org/wiki/Mooring_mast]

I løpet av 1920- og 30-tallet ble det bygd mange luftskipsmaster i flere land. Både høye, permanente master, mobile master og lave fortøyningspunkt (stub masts). Noen ble også plassert på skip og bygninger. En av de kanskje mest kjente luftskipsmastene er i toppen av Empire State Building i New York, selv om den aldri ble brukt. [2]

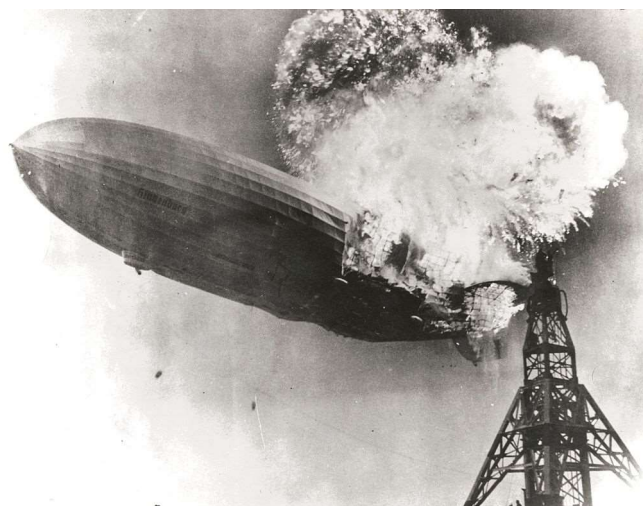


Figur 27: Mobil fortøyningsmast på USS Patoka, med luftskipet Shenendoa. Foto: Naval Historical Foundation. U.S. Naval Historical Center Photograph, Public domain, via Wikimedia Commons.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Uss_Patoka_AO9.jpg

På 1920- og 30-tallet ble luftskip sett på som framtidens løsning på luftfarten, og det ble bygd master rundt i hele verden for å forberede flygninger mellom land og kontinenter.

Men luftskipenes æra dabbet av i løpet av 1930-tallet, blant annet på grunn av flere store ulykker. Den mest kjente av disse var da luftskipet Hindenburg eksploderte ved innflygingen til fortøyningsmasten ved Lakehurst i New Jersey 6. mai, selv om dette ikke var den mest fatale. Etter dette sluttet man også å bruke hydrogen til oppdriftsgass.

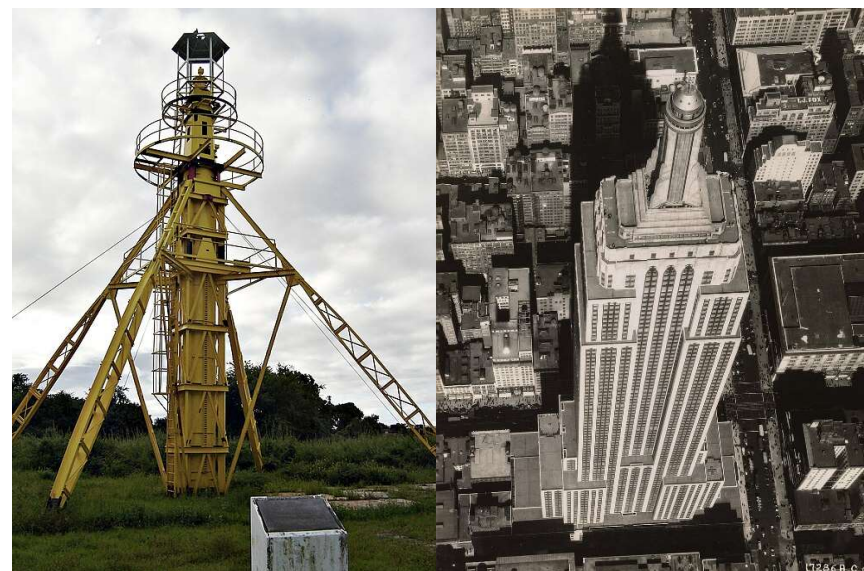
[3: <https://snl.no/Hindenburg>]



Figur 28: Hindenburgulykken 1937, Lakehurst Naval Air Station, USA. Masten på bildet er en høy, og permanent mast. Foto: Gus Pasquerella, Public domain, via Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hindenburg_burning.jpg

Under 2. verdenskrig ble mindre luftskip brukt til blant annet kystvakt og redningstjeneste av den amerikanske marine, og siden 1970-tallet har luftskip blitt brukt i reklameøyemed, samt til militær- og politi-oppgaver som overvåkning og liknende. De siste årene har man igjen begynt å snuse på luftskips-teknologien som en mulig løsning for framtidens grønne luftfart.

Det er få originale luftskipsmaster fra 1920- og 30-tallet som er bevart. Noen av de som ble bygd på toppen av bygninger finnes fremdeles, ofte med andre master eller antenner montert på toppen. I tillegg står det en «stub» mast i Recife i Brasil



Figur 29: Til venstre en av få bevarte frittstående fortøyningsmaster. Dette er en kort mast, såkalt "stub" mast, fra Recife, Brasil. Ukjent alder.

Foto: Lsouza7, Public domain, via Wikimedia Commons.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Torre_do_Zeppelin_-_Jiquia_-_Recife.JPG

Til høyre: Empire State Building i New York, 1932. Fortøyningsmasta i toppen ble aldri brukt. I 1953 ble det montert en antenne øverst. Foto: National Archives and Records Administration, Public domain, via Wikimedia Commons.

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1a/NARA_Empire_State_Building.jpg

Fra «Norge»- ekspedisjonen står fremdeles to av fortøyningsmastene, selv om de var ment å være midlertidige. Disse står i Vadsø, og i Ny-Ålesund.

Luftskipsmasta i Vadsø

Luftskipsmasta på Vadsøya i Vadsø er en fortøyningsmast bygd i 1926, for landing med luftskipet «Norge» på dets ferd mot Nordpolen. Masta ble også brukt til fortøying av luftskipet «Italia» i 1928.



Figur 30: Luftskipet Italia fortøyd ved masta på Vadsøya i 1928. Foto: Vadsø museum - Ruija kvenmuseum

Polare forskningstokt og kappløp mot polene

Fra siste del av 1800-tallet hadde det blitt stor interesse rundt å finne ut hva som befant seg ved Nord- og Sørpolen, noe som hadde resultert i flere ekspedisjoner og forskningstokt. Det hele ble et internasjonalt kappløp mot polene, dels med mål om å erobre nytt land for sine respektive nasjonalstater. Polarforskeren Roald Amundsen hadde foretatt mange spektakulære ekspedisjoner tidlig på 1900-tallet, noe som var et viktig bidrag til å sikre Norges posisjon i polarforskningen.

Planlegging av ekspedisjon

Da Amundsen i 1925 planla en overflyvning fra Europa til Amerika, via Nordpolen, ble det det vurdert både fly og luftskip. Noen av argumentene som talte for luftskip, var at luftskipets motorer kunne

repareres i luften, og at de kunne bære større last. Luftskip hadde også for alvor begynt å bli en viktig del av internasjonal luftfart.

Luftskipet som ble valgt til formålet, var det italienske «N1», konstruert av italieneren Umberto Nobile. 1. september 1925 ble kjøpsavtalen mellom den italienske stat og Norsk Luftseiladsforening undertegnet, ved henholdsvis Benito Mussolini og Roald Amundsen. Foreningen tok med det over luftskipet N1, og omdøpte det til «Norge».

Ekspedisjonen ble i stor grad finansiert av amerikaneren Lincoln Ellsworth, som etter hvert ble en anerkjent polarforsker. Nobile skulle være med som kaptein, og styre skipet. Dermed ble *Amundsen – Ellsworth – Nobile transpolare flygning* en realitet.

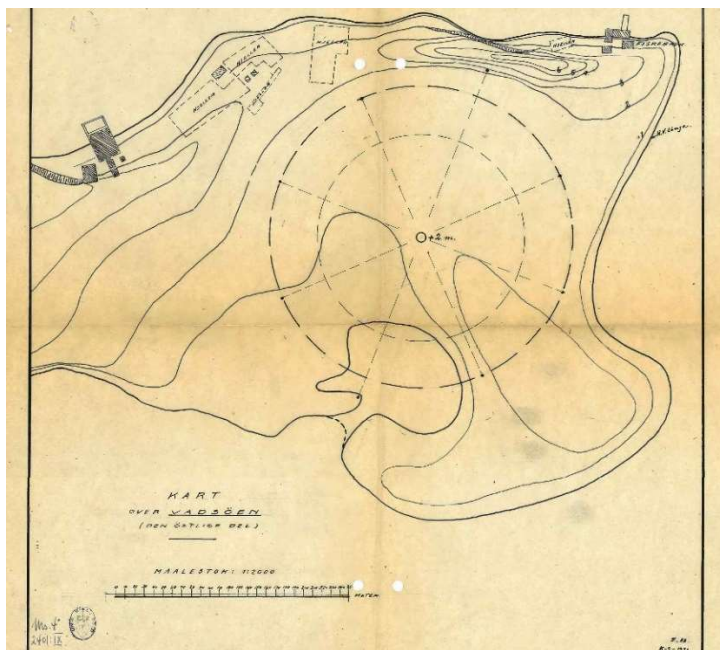
[4: <https://polarhistorie.no/ekspedisjoner/amundsen-ellsworth-nobile-transpolar-flight/>]

Etter iherdig planlegging i løpet av 1925, ble det avgjort at selve «polferden» måtte starte i Ny-Ålesund, og at det der måtte bygges en hangar for å gjøre nødvendig vedlikehold før denne lengste etappen. Vedlikehold av luftskipet underveis var avgjørende, og den nærmeste hangaren til Ny-Ålesund var i Gatsjina ved Leningrad. Det fantes også gode hangarer ved Pulham Airfield i England, med alle fasiliteter. Dette, i tillegg til været, var med på å avgjøre ruten fra Roma til Svalbard.

Nobile konstruerte også fortøyningsmaster som skulle brukes til mellomlandinger på ferden, og det måtte settes opp tre master i Norge; i Oslo, i Finnmark og på Svalbard. Nobile skriver om fortøyningsmastene i sin bok «Med «Norge» over Nordpolen» (1976, s. 23): «Dette med å fortøye et luftskip til en mast var et problem jeg hadde arbeidet med i årevis uten å finne en skikkelig løsning. Ikke for

det at problemet var nytt innenfor luftskipsfarten. Det fantes fortøyningsmaster både i England og USA, men de var alle høyst kompliserte og svært kostbare. Selv hadde jeg konstruert og testet en mast i Italia, men jeg var ikke fornøyd med den. Nå var jeg nødt til å gå løs på problemet med den største beslutsomhet. I løpet av få måneder skulle jeg altså konstruere en mast til lav pris, en mast som kunne settes opp hurtig og dessuten være enkel og sikker i bruk. Samtidig skulle jeg sørge for å forandre og forsterke det stive partiet i snuten på luftskipet slik at det kunne gjøres fast til spissen av en mast.»

Resultatet av beslutsomheten står fremdeles i Vadsø og i Ny-Ålesund.



Figur 31: Situasjonsskart av Vadsøya, utarbeidet av Joh. Høver i februar 1926, for plassering av masta. Foto: Nasjonalbiblioteket, Ms.4° 2911:IX

I Finnmark ble Vadsø valgt på grunn av mangeårige værobservasjoner foretatt av kjøpmann H. Esbensen, og Vadsøya fordi den var flat og oversiktlig. Fra Norsk Luftseiladsforening ble Joh. Høver sendt til Vadsø for å legge til rette for montering av masta. Avtale ble gjort med overingeniør Fixdal, at han skulle hjelpe til med organiseringen lokalt. [Joh. Høver: «Den første flukt over Polhavet» (s. 29)]

Norge-ferden og landingssteder

Luftskipet «Norge» tok av fra Ciampino-flyplassen utenfor Roma 10. mai kl. 09.22. Reiseruten ble dermed slik:

Roma, Italia

avgang 10. april

Pulham, England

ankomst 11. april – avgang 14. april

Oslo, Norge

ankomst 14. april – avgang 15. april

Gatsjina, Sovjet

ankomst 15. april – avgang 5. mai

Vadsø, Norge

ankomst 6. mai – avgang 6. mai

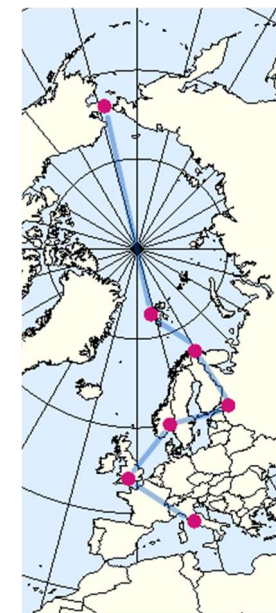
Ny-Ålesund, Norge

ankomst 7. mai – avgang 11. mai

Over Nordpolen 12. mai

Teller, Alaska

ankomst 13. mai



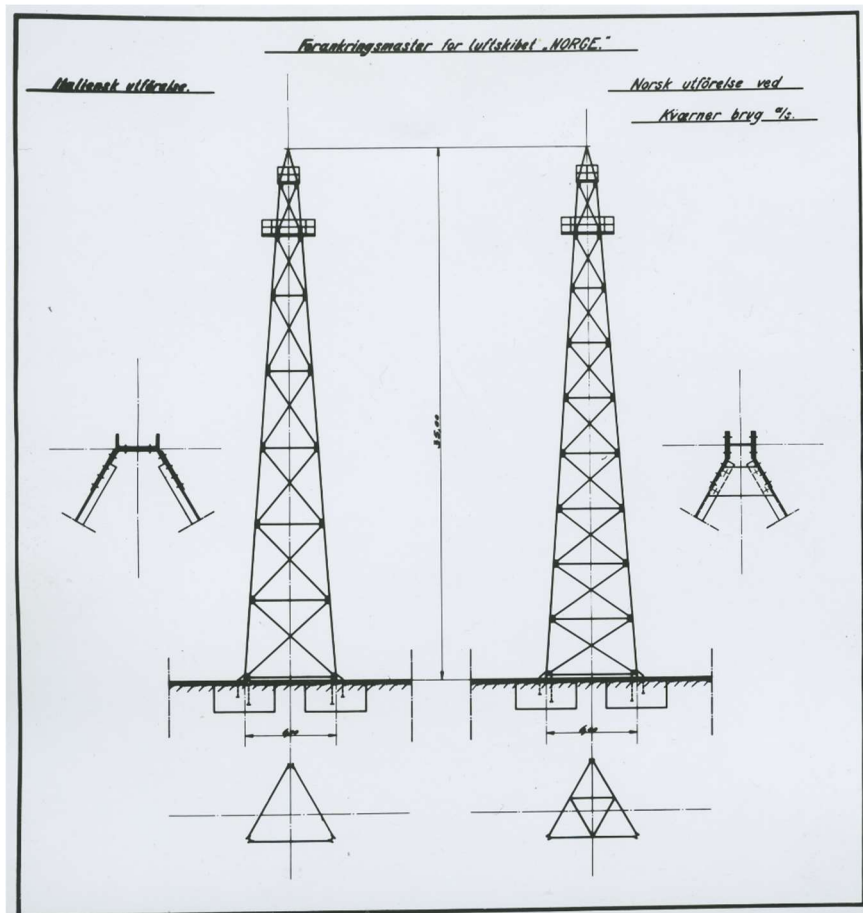
Figur 32: Reiserute fra Roma i sør til Teller i Alaska, over Nordpolen.

Kartbakgrunn: Sean Baker (Marvin01 | talk), CC BY 2.0

<<https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>>, via Wikimedia Commons

Teknisk konstruksjon og bygging

Fortøyningsmastene på norsk territorium ble satt opp på Ekebergsletta i Oslo, på Vadsøya i Vadsø og i Ny-Ålesund på Svalbard. På Ekeberg finnes det rester etter fundamenter, og det er satt opp en minneplakett. Masta på Ekeberg ble konstruert av Kverner Brug, etter Italienske tegninger, og var annerledes enn de to andre.



Figur 33: Forankringsmaster for luftskipet "Norge". Italiensk utførelse til venstre, Norsk utførelse til høyre. Foto: Ukjent fotograf/ Svalbard museum. Gjengitt med tillatelse.

Også masta i Oslo hadde samme fortøyningsmekanismen i toppen som de andre mastene, og denne ble sendt fra Italia. Masta ble revet under 2. verdenskrig, og skal være smeltet om på grunn av stålangel.

Masta i Ny-Ålesund står fremdeles, og er fredet etter Svalbardmiljøloven.

Mastene i Vadsø og Ny-Ålesund ble produsert i Italia, på Sestri Ponente stålverk, i nærheten av Genova, etter tegninger av Umberto Nobile. Se figur til venstre for skjematisk forskjell på masta i Oslo «Norsk utførelse», mot Vadsø og Ny-Ålesund i «Italiensk utførelse».

De prefabrikkerte mastene ble fraktet i deler oppover til Trondheim med D/S Cygnus, og masta til Vadsø ble sendt videre med M/S Trana. Ankomst i Vadsø var 26. mars, og masta var ferdig reist og klar til bruk 26. april. [Joh. Høver: «Den første flukt over Polhavet» (s. 30)]

Joh. Høver skriver om monteringen i «Den første flukt over Polhavet» [s. 26] om hvordan masta i Ny-Ålesund ble bygget. De brukte dynamitt til å sprengte hull i telen til fundamenter, og det ble brukt lokal sand:

for fortøyningsmasten. Denne er triangulær med 6 meters basis og festet i hvert hjørne til en 40 tonn betongblokk forsynt med de forannevnte svære stålbolter som Nylands Verksted hadde smidd for oss. Kulkompaniet hadde tidligere drevet betongstøpning hele vinteren og med erfaringen herfra tilhjelpe, gikk også dette arbeide smått og godt fremover. Sprengning i tele er et tålmodighetsarbeide — og der skal adskillig ammunisjon til. God sand hadde man i fjæren noen hundre meter borte, «procentsten» i avfallshaugen fra grubene og varmt vann i kraftstasjonens kjele, samt en haug på 30 000 tonn kull å ta av til varmning av sand og sten.

Opprinnelig skulle Høver selv overvære konstruksjon av masta i Ny-Ålesund, men ble kalt til Roma. På Svalbard fikk derfor ingeniør Diederich Lund ansvar for reising av masta, og til Vadsø sendte også Nobile ingeniør Rossi for å overse arbeidet, sammen med et italiensk arbeidslag.

Lund valgte å bygge sammen masta, som kom i sammenklinkede deler, liggende. Delene ble boltet sammen, og deretter reist opp ved hjelp av taljer, gruvevinsjer og kraftkarer.



Figur 34: Ny-Ålesund. Tømmermester F. Arild ved reising av luftskipsmasta. Foto: Ukjent fotograf/ Svalbard museum. Gjengitt med tillatelse.

I Vadsø har vi ingen tilsvarende detaljert beskrivelse av arbeidet, men vi vet at masta ble satt opp av et italiensk og norsk arbeidslag, under ledelse av Rossi. Vi kan anta at også her ble det sprengt hull til fundamentene med dynamitt (da det også resulterte i et restlager etterpå), og brukt lokal sand. Masten ble her satt opp trinnvis.



Figur 35: Bygging av masta i 1926. Til høyre ser vi deler av masta som heises på plass. Begge foto: Bredrup, Jakob Lauritz Smith / Finnmark Fylkesbibliotek
<https://digitaltmuseum.org/021015580457/arbeidere-ved-luftskipsmasta-pa-vadsoya-enten-er-dette-mens-masta-var-under>
<https://digitaltmuseum.org/021015580458/arbeidere-ved-luftskipsmasta-pa-vadsoya-masta-er-nesten-ferdig-bare-toppen>

På Vadsøya ble det i tillegg til masta satt opp et lite hus til lagring av drivstoff, hydrogen og annet. Det ble også satt opp noen tanker i bunnen av masta, antakelig for etterfylling av drivstoff. Hydrogengass og bensin skulle etterfylles ved landing i Vadsø, og dette ble det lagt

rørføringer for, opp langs beina til masta. Det var også montert heiseanordninger i masta, for å heise opp forsyninger av mat og ballast.



Figur 36: "Norge" forankret i luftskipsmasta. Vi ser nederst til venstre det lille lagerhuset, og tankene ved foten av masta. Foto: Vadsø museum -Ruija kvenmuseum

På bildet over ser man hvordan luftskipet er forankret i masta. Selve fortøyningen er i toppen, mens det går en landgang fra fremre del av kjølen på skipet, til den største plattformen. Det skal også ha vært andre fortøyninger som gikk ned til bakken, for sideveis feste.

Det var en stor hendelse da luftskipet Norge kom til Vadsø, og det var stort oppmøte på Vadsøya denne dagen.



Figur 37: Personene som var med og bygde masta på Vadsøya i 1926. Vi ser også lagerhuset som ble satt opp i nærheten av masta. Foto: Finnmark Fylkesbibliotek. <https://digitaltmuseum.no/021019786840/personene-var-med-og-bygde-35-meter-hoy-luftskipsmasta-pa-vadsoya-varen>

Amundsen var ikke med på ferden fra Roma til Ny-Ålesund, og heller ikke Ellsworth. Det var dermed resten av mannskapet, med Nobile i spissen, som ble mottatt av norske, italienske og amerikanske flagg.

Nobile og Amundsen skulle også falle uklare med hverandre på slutten av ekspedisjonen, og Nobile fikk et spesielt dårlig ettermæle etter Italia-ekspedisjonen i 1928. Luftskipet «Italia» forulykket på isen nord for Spitsbergen, og Roald Amundsen omkom da han bidro i leteaksjonen for å prøve å redde dem.

Endringer som har skjedd med masta

Luftskipsmasta ble satt opp for en engangshendelse, men den ble stående. To år etter, i 1928, ble den brukt av Nobiles ekspedisjon med «Italia». Han hadde da erfaring fra ferden med «Norge», og kjente til forholdene i Vadsø. Siden da har lite skjedd med masta, men noen endringer har det vært.

2. verdenskrig

Under den tyske okkupasjonen ble det bygd bunkerser og forsvarsverk på Vadsøya. Masta skal ha blitt forsøkt sprengt, men ble stående, dog med delvis ødelagt fundament (se avissitat fra Finnmarken 06.05.1976 i Figur 39). Den overlevde også den allierte bombingene. Det finnes flere bombekratre på Øya, ikke langt fra masta. I tillegg ble masta beskyttet, enten som øving, eller av streifskudd. Det er spor i stålet etter både grovt og fint kaliber. Noen steder har kulene gått rett gjennom.

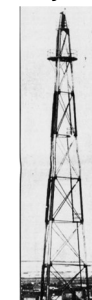


Figur 38: Flyfoto fra 1946 – fra norgebilder.no. Her ser vi tydelige kratre etter bombenedslag både vest og sørøst for masta.

Rundt 1976

I en avisartikkel i Finnmarken 06. mai 1976, i forbindelse med 50-årsmarkeringen for «Norge»-ekspedisjonen, skriver Bjørn Hildonen:

Opp gjennom de vel 50 årene siden masta ble montert er masta vedlikeholdt med maling. Under krigen forsøkte tyskerne å sprengte masta. Fundamentet ble delvis ødelagt. Slik sto masta, nærmest på vippe til å brekkes ned, inntil for et par år siden. Da ble fundamentet reparert.



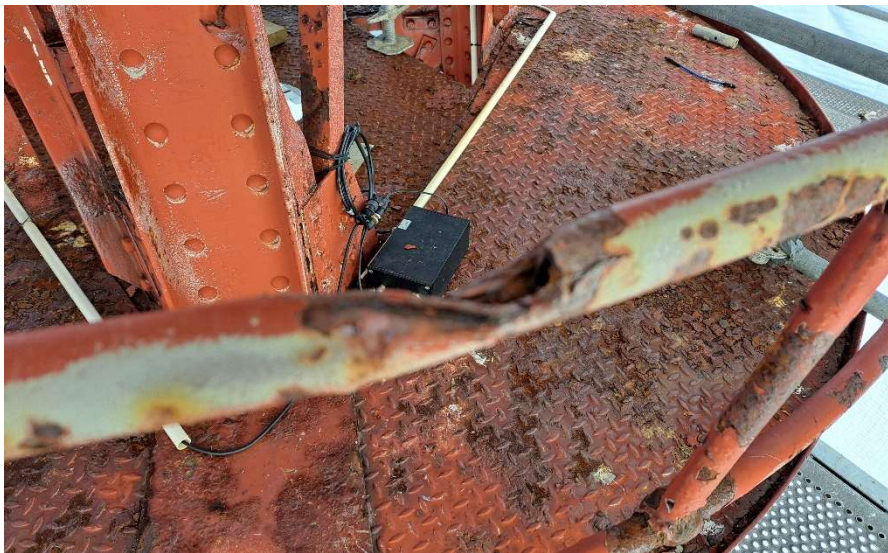
Figur 39: Fra avisartikkel i Finnmarken 06.05.1976. Bilde også fra 1976. Foto: Bjørn Hildonen. <https://www.nb.no/items/32b379533bd3ea6e3b98f7f9f47595f2?page=11>

Ut fra dette ser vi at fundamentene ble reparert «et par år» før 1976. Den ble også malt i vekslende farger før dette, og kan ha sammenheng med at Vadsø lufthavn ble åpnet i 1974. Det var også antakelig i forbindelse med dette at det ble montert rødt lys i toppen av masta, da innflyginga går rett over masta.

Til jubileene i 1986 og 1988

I 1986 var det en større istandsetting, i forbindelse med at man planla en storstilt jubileumsfeiring. Da ble rustskadde deler byttet ut og masta ble sandblåst og malt. Stålarbeidene som ble beskrevet i anbudet var «utskifting av 2 stag i nederste del av masta og utskifting av dørkplater i plattformer». Endringer som skjedde fra opprinnelig utførelse var at nye ståldeler nå ble sveiset inn, og de nye dørkplatene som ble montert hadde opphøyd tåremønster uten perforeringer (se Figur 40).

I forbindelse med istandsettingen i 1986 var det planlagt å igjen male opp masta i vekselvis rødt og hvitt. Dette var fylkeskonservatoren imot,



Figur 40: Før istandsetting i 2024. Skudd- og rustskader i rekkverk, rustskader i dørkplater. Plater med opphøyd tåremønster. Foto: FFK

og i brev av 13.03.1986 blir det beskrevet at masta antakelig var umalt fra starten, og svart farge ble derfor anbefalt brukt. Av ulike grunner ble det valgt å male masta helt rød.

Ved minnemarkeringene som ble holdt i henholdsvis 1986 og 1988, ble det utformet minneplaketter for de to ekspedisjonene. Minneplaketten for «Norge»-ekspedisjonen ble montert på søndre bein, og plaketten til minne om «Italia»-ferden og Roald Amundsen ble i 1988 montert på vestre bein.

På 1990-tallet ble det montert lyskastere for å lyse opp beina på masta, og nytt lysanlegg med mulighet for endring av farge ble satt opp i 2022. Lysanleggene har dessverre stadig vært utsatt for hærverk, sist våren 2024.

Endringer ved istandsettingen i 2024

Da luftskipsmasta ble satt i stand sommeren 2024, ble det igjen gjort noen endringer. Dørkplater ble tilbakeført til perforerte plater. Det ble bestilt plater med perforering som skulle være lik de opprinnelige dørkplatene, men det ble ikke presisert avstand mellom hullene. Dermed ble platene noe avvikende i forhold til opprinnelig, men nærmere opprinnelig utseende og funksjon.

Ellers ble rustskadde deler byttet med tilsvarende. Noen steder der man måtte bytte opprinnelig naglede elementer, ble disse erstattet med skruer/ bolter.

Som følge av at terrenget bygger seg opp under og rundt masta, ble de nederste stålprofilene som går langs bakken flyttet en profilbredde opp, som vist på bilde i Figur 41. Her ble det også brukt moderne fugemasse.



Figur 41: Detalj fra ferdig istandsatt fundament. Stålprofil langs bakken er flyttet opp – se hull fra opprinnelig plassering. Støpt ny overflate på betongfundament, fuget med moderne fugemasse. Foto: FFK

Området i dag

Luftskipsmasta ligger i dag i det som er Vadsøya kulturpark. Her er det tilrettelagte stier, og skilting på flere språk av et rikt utvalg kulturminner. Vadsøya kulturpark inneholder, i tillegg til luftskipsmasta, en travbane fra 1950-tallet, bunkerser og krigsminner fra 2. verdenskrig, rester av industri som teglverk og Svend Foyns hvalkokeri, pomorkirkegård, kirketuft, og tufter etter middelalderbyen. Det er også et rikt dyre-, plante- og fugleliv på øya.

Vadsøya kulturpark er tilrettelagt gjennom samarbeidsprosjektet «Fotefar mot Nord», som er et samarbeid mellom Trøndelag, Norland, Troms og Finnmark fylkeskommuner og alle landsdelens kommuner, der hver kommune valgte ut et viktig kulturminne for kommunen som skulle formidles, skiltes og tilrettelegges. Vadsø kommune valgte Vadsøya for dens særegne og varierte historie, og det at området er lett tilgjengelig. [se også

<https://fotefarmotnord.wordpress.com/2024/04/06/luftskipsmast-i-vadso/>]

Luftskipsmasta har blitt ett av Vadsøs viktigste og mest kjente kulturminner. Vadsø kommune bruker masta som logo i sin brevmal, flere lag og foreninger bruker masta i sine logoer, den brukes flittig i både kunst, plakater til festivaler og annet. I 2018 ble Vadsøs nye kultursal åpnet, og ble gitt navnet Nobile.

Luftskipsmasta og polarhistorien den er en manifestasjon av, har blitt en viktig del av Vadsø bys identitet, og det er bare å glede seg til den planlagte jubileumsmarkeringen som skal feire 100-årsjubileet for hendelsene i 1926!



Figur 42: Sauer på beite i Vadsøya kulturpark sommeren 2022. Foto: FFK

Kilder og videre lesing:

<https://polarhistorie.no/ekspedisjoner/amundsen-ellsworth-nobile-transpolar-flight/>

<https://polarhistorie.no/ekspedisjoner/nobiles-arktiske-luftskipsekspedisjon-med-italia/>

Lenke til «Den første flukt over Polhavet» av Amundsen og Ellsworth på Nasjonalbiblioteket:

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2009020402004

Lenke til «Med «Norge» over Nordpolen» av Nobile på Nasjonalbiblioteket:

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013042306180

<https://www.youtube.com/watch?v=u67lgmGmQYA> (film fra «Norge»-ferden)

<https://www.varangermuseum.no/om-ferdene-over-nordpolen-med-luftskipene-norge-og-italia/>

<https://www.varangermuseum.no/polarhistorie/>

<https://www.varangermuseum.no/arbeid-pa-luftskipsmasta/>

<https://snl.no/Norge-ekspedisjonen>

https://snl.no/Umberto_Nobile

<https://snl.no/Italia-ekspedisjonen>

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/85-ar-siden-ellevill-luftferd-1.7629872>