

Otto Sverdrups arbeide for å bevare „Fram“.

I.

D) «Fram» var den norske stats eiendom, da den efter hjemkomsten fra Sydpolsferden blev gitt ødeleggelsen i vold. Det var en skute uten sidestykke. Ved sitt formål, sin egenartede konstruksjon og ved de bedrifter som var utført ombord i den, skilte den sig ut fra alle andre fartøier. Den var like sjelden, og i visse henseender minst like interessant som vikingeskibene. Vi visste hvad den var brukt til. Tre norske polarekspedisjoner hadde den ført til verdensberømmelse. Det var brutt nye baner i polarforskningen ved dens hjelp og satt rekorder som ikke er slått og ikke vil bli slått.

I sig selv er «Fram»

*et mesterverk av norsk
treskibsbygging,*

en glansfull avslutning på en vik-

tig periode i vår skibsbyggingshistorie. Det var et spesialskib, bygget for en oppgave så krevende, at kun de færreste trodde den kunde løses. «Fram» svarte fullt ut til sitt formål. Der knytter sig til den uskattelige minner om genial tenkning, dyktig planleggelse, mot, utholdenhet og selvopofrelse i løsningen av de sværeste oppgaver.

Dette enestående minnesmerke la staten op og lot det ynkelig henrånne. Man undlot forsvarlig vedlikehold, og hvis den offentlige mening hadde latt myndighetene i fred, vilde det rimeligvis endt med, at skuten var sunket der den lå.

Av og til blev behandlingen kritisert.

Spørsmålet om hvad det skulde gjøres med «Fram» blev atter

og atter reist i dagspressen, uten at det førte til noe resultat.

Bak det meste av dette stod Otto Sverdrup. Han elsket «Fram». Nansens geniale tanke å bygge et skib som kunde stå imot polarisens trykk blev realisert av Otto Sverdrup og Collin Archer. Sverdrups ideer hadde i stor utstrekning vært bestemmende ved konstruksjonen. Han hadde skaffet tilveie materialet og personlig undersøkt hver flis.

Sverdrup overvåket byggingen. Hver sammenføring har han kontrollert. «Fram» er således resultatet av et lykkelig samarbeide mellom Fridtjof Nansen, Otto Sverdrup og Collin Archer.

Under to polarekspedisjoner med «Fram» hadde Otto Sverdrup fått erfaring for, at det var lykkedes å skape et fartøi som var sterkt nok til å utholde en hvilken som helst påkjenning og ellers skikket for sitt formål.

Det var med sorg og harme han så på, at dette mesterstykke av norsk treskibsbyggingskunst holdt på å gå tilgrunne.

OSLO SJØMANNSFOR- ENINGS INITIATIV.

Under byggingen av «Maud» fikk Roald Amundsen lov av statsmaktene til å ta hvad han kunde bruke av «Fram» til «Maud».

Saken blev tatt op av Christiania Sjømannsforening i slutten av 1916. Foreningens formann var dengang skibsreder Chr. Christensen, en av Otto Sverdrups venner. Foreningen sees å ha behandlet spørsmålet første gang i møte den 15. november 1916.

Formannen gav da en meddelelse om «Fram»s forfatning og sa at det vilde bli anledning til å diskutere saken i et senere møte. Den 6. desember 1916 innledet redaktør cand. jur. K. H. Hoeltvedt en diskusjon med en oversikt over «Fram»s historie. Det blev en lang debatt og det fremkom forskjellige ideer om skibets bevarelse. Chr. Christensen mente at Sjøfartsmuseet burde ta vare på «Fram». Dette fikk tilslutning bl. a. av Hoeltvedt. Sjøfartsmuseet var således den første man tenkte på, men museet tok ikke oppgaven på sig. Videre anbefalte formannen i møtet 6. desbr. 1916 at man skulde anmode Forsvarsde-

partementet om å stoppe arbeidet med å ødelegge «Fram». Dette vant almindelig tilslutning. Det besluttedes nedsatt en «Fram»komite. Foreningen valgte skibsreder Chr. Christensen, sjøfartsdirektør L. T. Hansen og ingeniør Karsten Müller til medlemmer av denne komite. Den fikk i oppdrag å reise til Horten og undersøke «Fram»s tilstand. Det skulde bringes på det rene hvad det var tatt ut av skibet og hvilken forfatning det var i.

I Christiania Sjømannsforenings møte den 17. januar 1917 forelå innstilling fra denne komite og en Veritasrapport over den skade «Fram» hadde fått.

Komiteen uttalte bl. a.:

«Vi anser det tilrådelig at «Fram» bør prepareres og innredes for å oppbevares som museumsskib. Da det må være forutsetningen for sådan bevarelse at skibet mest mulig bringes så nær sitt originale utseende og så hvad inventar og utrustning angår — og dette kun kan gjøres ved at de originale gjenstander, som nu er fjernet, atter søkes innstallert — tillater komiten sig å fremkomme med følgende forslag:

Da hr. Roald Amundsen, såvidt oss bekjent personlig utrunder sitt nye skib uten spor av offentlige bidrag, måtte man ærbødigst henstille til ham gjennom vårt ærede Forsvarsde-

partement, om han velvillig for sakens interesses skyld vil tilbakelevere de fjernede gjenstander, idet det ansees for gitt, at hr. Roald Amundsen må holdes kadesløs.

Formannen bemerket at det gjorde ham ondt å se hvilken tilstand det berømte skib befant sig i. Myndighetene hadde stort ansvar for mishandlingen av «Fram».

Det blev en lang debatt om saken. Statens «vedlikehold» av «Fram» blev sterkt kritisert. Det blev atter tatt til orde for at de deler som var tatt ut av «Fram» skulde kreves tilbakegitt. Debatten endte med at komiteens innstilling fikk tilslutning, og man anmodet komiteen om å arbeide videre med saken. Formannen hadde ikke anledning til å fortsette, hvorfor Chr. Eitrem valgtes i hans sted. Komiteen fikk også anledning til å supplere sig selv.

Neste gang saken omtales er 6. oktober 1917. Den sittende komite hadde da opgitt arbeidet, men styret fikk bemyndigelse til å oppnevne en ny Fram-komite.

Otto Sverdrups arbeide for å bevare „Fram“.

II.

OPHUGGINGSPLANER.

Det var under den verste del av verdenskrigen dette fant sted. Foreningens arbeide med saken døde hen. Det gikk atter mange år, hvorunder «Fram»s skjebne nu og da var på tale i avisene uten at det førte til noe resultat. Fra enkelte hold blev det fremholdt, at slik som det var stelt med «Fram» nu var det best å henge den op. Man hadde jo modellen og tegningene, het det.

Det var imidlertid enkelte som ikke gav sig med det. De vilde ha skuten satt istand og bevart. Dette fikk atter og atter uttrykk offentlig. Jeg skal gjengi noen avis-

notiser fra denne tid. Den 24. februar 1919 meddeltes:

«Ved kongelig resolusjon av 23. september 1916 blev Forsvarsdepartementet bemyndiget til å la et beløp på 45,400 kr. vedkommende polarskibet «Fram»s avrigging m. v. utrede av bevilgningen til tilfeldige utgifter. Det nevnte beløp omfattet også 5000 kr. til forarbeidelse av en modell av det gamle polarskib og marinenens hovedverft har i den anledning innledet arbeidet med bygging av en sådan modell. På grunn av de høiere arbeidspriser vil ovenstående beløp ikke strekke til, og dessuten anser hovedverftet det meget ønskelig også å få en modell av et snitt gjennom fartøiet, som viser byggemåten med spanter, bjelker, skråstøtter

og forskjellige lag med plankehud osv. I alt vil derved forarbeidelsen av modellen av «Fram» komme på ca. 12,000 kr.

Forsvarsdepartementet er enig i at der også utarbeides en snittmodell av «Fram» og opfører på budgettet de fornødne midler hertil.»

Og den 24. september 1920 finner vi følgende innsendt artikkel, underskrevet med det velkjente merke Thv. H.:

«POLARSKIBET «FRAM»

deler skjebne med «Gjøa» i San Francisco. Det ligger her på Hortens indre havn avmastet og bortslengt i en eller annen ledig fortøyningsbøye. Dette minnerike fartøi, norske sjømenns stolthet, er allerede en antikvit, bortgjemt i en krok, intet bedre.

Deres korrespondent tillater sig å henkaste et spørsmål til den ærede redaksjon: Kan ikke dette store nasjonalklenodie anvendes fremdeles og til nytte for den

stand, som den på en så hederfull måte tidligere har representert? — Jeg har tenkt mig at dette sterkbyggede fartøi måtte kunne anvendes som fyrskib et eller annet passende sted. Det fikk da fortsette sin gjerning ut gjennom årene, inntil dets «liv» utslukkedes «i arbeide». Det blev i tilfelle en hederlig død. Thv. H.»

Den 4. desember 1924 offentliggjordes følgende telegram, dattert Horten 4. desember:

«Kaptein Otto Sverdrup er kommet hit for efter opdrag av departementet å undersøke polarskibet «Fram». Efter hvad «Gjengangeren» erfarer er kaptein Sverdrup meget gunstig stemt for å få skibet satt på land for å hindre at det skal synke. Kapteinen uttaler, at det selvfølgelig vil koste mange penger å få skibet impregneret og plassert slik at det vil være lett tilgjengelig for publikum. Dog må det gjøres noe, da det er lite tiltalende å se hvordan skibet nu ligger. Kapteinen mener at man som en midlertidig foranstaltning kan sette skibet på land et eller annet sted og senere foreta det nødvendige.»

CHRISTIANIA SEILFORENING TAR SAKEN OP.

DEN FØRSTE KOMITE.

I 1925 henvendte Chr.a. Seilforenings dav. form. Carl Gyllenhammar, sig til Otto Sverdrup og foreslo at Seilforeningen skulde gjøre noe for å bevare «Fram». Man tenkte sig skibet landsatt et eller annet sted ved Oslofjorden. Otto Sverdrup og Gyllenhammar blev så enige om å søke pressens assistanse til å få nedsatt en komite. Den blev villig ydet. Denne komite kom til å bestå av kaptein Otto Sverdrup, formann, kaptein Fossum, representant for Christiania Sjømannsforening, Carl Gyllenhammar, representant for Christiania Seilforening, to representanter for pressen, Frøis Frøisland og Knut Domaas, og Chr. Christensen som representant for Oslo Rederiforening. Idrettsorganisasjonene var representert ved dr. Nielson og Sjøfartsmuseet ved skibsreder O. Ditlev-Simonsen.

Det blev holdt et stort møte i Parkkafeen til drøftelse av saken, og avisene forsøkte å samle penger inn. Blandt de ivrigste var

redaktør Frøis Frøisland, som den hele tid hadde vist saken levende interesse.

OTTO SVERDRUPS PROGRAM.

Den første henvendelse til almenheten skrev Otto Sverdrup. Det er en programartikkel, som inneholder Otto Sverdrups ideer angående «Fram»s bevarelse. Jeg gjengir det historiske dokument i sin helhet:

«FRAM» MÅ REDDES.

«Angående dette spørsmål skal jeg på anmodning tillate mig å uttale følgende:

Når jeg mener at polarskibet «Fram» fortjener en bedre skjebne enn den som hittil er blitt denne skute til del, nemlig å ligge glemt og bortgjemt i en krok, ribbet for rigg, maskineri og alt sitt opprinnelige inventar er det

først og fremst av denne grunn, at dette fartøi er *enestående* i sitt slags og ikke på noen måte kan erstattes, selv av den beste modell.

Da Nansen utkastet sin plan om å søke å nå Nordpolen ved hjelp av et skib som skulde drive med isen over denne, var det en utbredt mening, at det ikke var mulig å bygge et fartøi som var sterkt nok for dette øiemed. Imidlertid påtok Collin Archer sig denne oppgave og løste den på en glimrende måte ved å bygge «Fram».

Jeg vil også peke på den kjennsgjerning at bygging av treskib er i sterkt avtagende, således at den tid ikke er fjern, da fartøier av tre — iallfall større sådanne — ikke mer vil komme til å gå av stabelen. De få treskuter

som ennu finnes vil snart helt forsvinne uten å bli erstattet med nye av samme materiale.

Når dette engang ubønnhørlig vil bli tilfellet skulde det selvsagt være av interesse og betydning for efterslekten, om «Fram» blev opbevart på helt betryggende måte som et varig minne og vidnesbyrd om hvor langt fedrene hadde forstått å drive det på skibsbygningskunstens område såvel hvad konstruksjon som soliditet angår.

Disse to egenskaper hos «Fram» skyldes det nemlig først og fremst, at denne skute, tross den kolossale påkjenning som den i en rekke av år har vært utsatt for under sin kamp med polarisen, aldri har vist noe tegn til noen begivelse i skroget.

Ennvidere vil jeg henlede tanken på at «Fram» er blitt et historisk skib. Hvis «Fram» i sin tid ikke var blitt bygget — mon da vårt kjennskap til de arktiske egne i geografisk, fysisk, hydrografisk, meteorologisk og andre henseender hadde vært synderlig større den dag idag enn det var for omkring 40 år siden?

Uten «Fram» til disposisjon vilde sikkerlig heller ikke det norske flagg vært det første som blev plantet på Sydpolen.

Til slutt kan også nevnes at «Fram» har gitt støtet til oprettelsen av Nansenfondet.»

Avisene bragte varme redaksjonelle anbefalinger av innsamlingen. Resultatet av innsamlingen var imidlertid meget magert.

Side om side med avisenes innsamling gikk en tilstelning som Oslo Seilforening fikk istand. I en skrivelse av 8. januar 1925 fra foreningen til Marinestyrelsen foreslås et arrangement, hvorved den skaffet en del penger til «Fram»s bevaring (restaurering og oprigging). Foreningen tenker å arrangere en seileruke til våren for å forøke sitt byggefond på et areal ved sjøen mellem Filippstad og Framnæs, og mener at «Fram» kunde inngå som et ledd i dette arrangement. Foreningen var villig til å bekoste en midlertidig oppussing av båten. Den sier i brevet at man går ut fra at de fra kaptein Svedrup fremkomne uttalelser om «Fram»s tilstand

er korrekte, således at den virkelig kan bevares for fremtiden.

Denne innsamling til «Fram» kom istand og det innbragte et pent beløp under foreningens marked i Filippstad, nemlig ca. kr. 10,000 brutto.

Det som utførtes i 1925 var et grunnleggende arbeide for å hindre «Fram»s fullstendige undergang. For de penger som var iansamlet, vesentlig av Christiania Seilforening, blev det anskaffet et blikktak til beskyttelse av skroget, og det blev mulig å få skuten over i ferskvann og på annen måte foreta et nødtørftig vedlikehold.

På denne måte gikk flere år. Myndighetene hadde imidlertid ond samvittighet for «Fram»s skandaløse tilstand. De blev også stadig minnet om den av pressen. Diskusjonen om «Fram»s skjebne ophørte aldri helt.

Så hendte noe opskakende.

Otto Sverdrups arbeide for å bevare „Fram“.

III.

STATSMYNDIGHETENE TOK SKRITT TIL Å BLI AV MED «FRAM».

I juni 1929 nedsatte Kirkedepartementet en komite med det oppdrag å uttale sig om hvad det skulde gjøres med «Fram». Flere medlemmer var interessert for å bevare skibet, men det gjaldt neppe alle i samme grad. Dertil kom at en tilstrekkelig statsbevilgning på dette tidspunkt var utenkelig. Hverken Otto Sverdrup eller noen annen av dem som særlig hadde interessert sig for «Fram»s bevarelse, var medlem av komiteen. Det kunde være god grunn til å fatte mistanke om, at den egentlige hensikt var å bli ferdig med skuten. Slik så iallfall Otto Sverdrup på saken.

Ved redaksjonens åpning den dag komiteens opnevning ble offentlig kjent kom han opp på mitt kontor. Det utspant sig en samtale av omtrent følgende innhold:

Sverdrup: «Hvad tror De denne komiteen vil finne på?»

Jeg svarte: Efter min mening vil komiteen komme til å si, at det vilde være meget ønskelig å få bevart «Fram». Derefter vil den beklage at det koster så mange penger at staten ikke har råd til en slik bevilgning. Så vil komiteen konkludere med et forslag om at skuten skal ophugges.

«Var det ikke det jeg tenkte», sa Sverdrup. «Det må vi forhindre».

Jeg mente at det vilde være ønskelig, men at jeg ikke så hvordan vi skulde kunne klare det

KONSUL LARS CHRISTENSEN HJALP.

«Vi får reise ned til Lars,» sa han. «Og så har vi jo Knud. De har penger og de interesserer sig for «Fram». Det var konsul Lars Christensen i Sandefjord og direktør Knud Ringnes han tenkte på.

Vi drøftet saken og blev enige om å reise til Sandefjord neste dag. Det blev ringt opp til konsul Lars Christensen og vår ankomst varslet. Rimeligvis hadde Christensen utspurt den som ringte om vårt forehavende. Vi traff ham på kontoret. Allerede før Sverdrup kunde få gitt noen nærmere forklaring, sa herr Christensen:

«Dere kommer i anledning av «Fram». Hvor meget vil reparasjonen koste?»

Sverdrup nevnte at den var kalkulert til noe over 70,000 kr.

«Vi skal ta den bort til Framnæs og gjøre den istand», sa Christensen.

Mere blev det ikke talt om den ting.

Herr Christensen tok oss med og viste oss Hvalmuseet og hagen hvor Gogstadskibet i sin tid var utgravet, som da nettop var satt istand. Så spiste vi middag. Men ikke et ord mere falt om vårt erinde. Otto Sverdrup syntes det var litt lite avtale om en reparasjon på 70,000 kr. og deri var jeg enig, men anledning til mere var det ikke. Det viste sig også å være nok. Skuten blev satt istand. De 70,000 kr. og mere enn det blev betalt i Sandefjord.

DEN OFFENTLIGE KOMITE OPLØSES.

Den neste dag stod vi overfor

et vanskeligere spørsmål, nemlig å bli klar den offentlige komite og få disposisjonsretten over det som var igjen av «Fram». Det blev sendt følgende brev til daværende statsminister Johan Ludw. Mowinckel om saken.

Det er antagelig herr statsministeren bekjent at det med Kirkedepartementets billigelse for noen år tilbake efter initiativ av undertegnede kaptein Otto Sverdrup blev nedsatt en privat komite med herr Sverdrup som formann, for å søke å skaffe midler til å bevare polarskibet «Fram». Det blev også innsamlet en del penger, men dessverre utilstrekkelig til oppgavens løsnings etter at statsmyndighetene hadde tillatt at «Fram» var blitt avrigget og på annen måte ødelagt.

Ved hjelp av de innsamlede penger er imidlertid «Fram»s fullstendige ødeleggelse blitt forebygget. Takket være komiteens arbeide og almenhetens interesse for saken er skroget den dag idag noelunde bevart.

Som følge derav er spørsmålet om «Fram»s bevarelse idag fremdeles aktuelt. Det har også i stillhet vært arbeidet med å skaffe midler til å få satt «Fram» istand igjen og få satt den på land for at den kan bevares lengst mulig.

Dette arbeide er nu kommet så langt at det efter all sannsynlighet vilde lykkedes å bevare «Fram» for eftertiden, dersom den private komite hadde fått fortsette sitt arbeide uforstyrret.

Under et besøk i Sandefjord igår fikk nemlig kaptein Sverdrup og redaktør Domaas foreløbig tilsagn fra konsul Lars Christensen, om at hvalfangerne vilde ta «Fram» til Sandefjord og la den reparere for sin regning efter kaptein Sverdrups anvisning, og derefter interessere sig for at skibet blev bevart. Den private

komite kan således idag sies praktisk talt å disponere de nødvendige midler til «Fram»s bevarelse.

Imidlertid er det igår kommet en meddelelse om at regjeringen har nedsatt en komite som skal avgjøre spørsmålet om hvorvidt «Fram» skal bevares.

Den offentlige komites nedsettelse er ensbetydende med at arbeidet er tatt ut av den private komitees hender. Dette kan komme til å bli avgjørende for «Fram»s skjebne. Det tilsagn som er gitt av konsul Lars Christensen igår er gitt til den private komites formann og et av dens medlemmer i tillit til at denne komite vil løse spørsmålet i forening med hvalfangerne. Det tør være meget tvilsomt om hvalfangernes aktive støtte vil kunne overføres til den av regjeringen igår nedsatte komite.

Vi har ikke villet undlate å gjøre Dem, herr statsminister, bekjent med sakens virkelige stilling. Det er selv sagt at den offentlige komites nedsettelse i de former som dette er skjedd og med den sammensetning som den har fått, umiddelbart vil føre til, at den private komite nedlegger sitt arbeide. Staten får da ta ansvaret for hvad der videre skjer med «Fram».

Det blev derefter ført forhandlinger med departementene.

Den 1. juli kunde vi sende følgende brev til sjefen for Det Kongelige Kirkedepartement, statsråd Hasund:

«Vi har den ære å bekrefte telefonsamtale av idag mellem hr. statsråden og redaktør Domaas.

Det forholder sig så at under-

tegnede, kaptein Otto Sverdrup og redaktør Domaas av konsul Lars Christensen, Sandefjord, har fått tilsagn om at hvalfangerne vil ta «Fram» til Framnæs Mek. Værksted og gjøre den istand for opbevaring således som omtalt i det private brev til statsminister Mowinckel av 15. juni d. å.

Konsul Lars Christensen har i telefonen idag lovet å sende et par ord skriftlig til komiteen. Det skal straks bli oversendt til den ærede statsråd.

Det er forutsetningen at kaptein Otto Sverdrup sammen med en skibskyndig fra verkstedet en av de første dager skal besiktige «Fram» for å fastslå hvilke arbeider som skal utføres. Komiteen skal holde hr. statsråden underrettet om alt hvad der foretas med hensyn til skibet.

Forutsetningen for at vi kan fortsette vårt arbeide er imidlertid at den offentlige komite opløses, da det kun vil volde forvirring og skape vanskeligheter, at to komiteer arbeider med den samme ting.

Det var ikke så lett å få en offentlig komite opløst allerede før den hadde kunnet holde sitt første møte, men det lykkedes oss å opnå hvad vi ønsket. Vi fikk disposisjonsrett over «Fram» for å bevare den og «Fram» blev på et senere tidspunkt overdratt komiteen som eiendom. Når det gikk såpass glatt, var det kanskje, fordi vedkommende regjeringsmedlemmer gjerne vilde bli kvitt skibet på en anstendig måte.

Otto Sverdrups arbeide for å bevare „Fram“.

«FRAM» BLIR I STAND- SATT.

«Fram» blev tatt over til Sandefjord den 4. november 1929. Reparasjonen foregikk under direktør Weggers personlige ledelse. Kaptein Otto Sverdrup overvåket selv arbeidets utførelse.

Fartøiet var avrigget og stygt behandlet, men de originale tegninger var heldigvis i behold og Sverdrup sørget for at enhver detalj blev gjort istand nøiaktig som den hadde vært.

«Fram» var blitt påbygget to ganger, først for Sverdrups ekspedisjon og så for Roald Amundsens Sydpolsferd. Den hadde således hatt tre forskjellige skikkelser. Vi valgte å restaurere «Fram» slik som den var under Otto Sverdrups ekspedisjon. Etter sakkyndiges mening var den da på det høieste.

En av de vanskelighetene med å få «Fram» i den oprinelige stand var å skaffe master. Det viste sig umulig å få trær av så store di-

IV.

mensjoner her i landet. Imidlertid fikk Sverdrup mastene forært av en venn på Vestkysten av Amerika, nemlig Ole Lervik fra Valsøfjord i Nordmør, bosatt i Oak Harbour, Whidly Island i staten Washington. Det var heller ikke lett å få fraktet mastene hit på grunn av deres lengde. Det endte med at de blev sendt til Göteborg og derfra overført til Sandefjord. Det viste sig at de nye mastetrær var noe lenger enn «Fram»s oprinnelige master, men Sverdrup satte dem inn i full lengde. De nye master kom til å bli noe høiere enn de oprindelige.

For øvrig blev fartøiet nøiaktig som det hadde vært under hans polarekspedisjon.

«FRAM» PÅ UTSTILLING.

Mens dette foregikk var det forhandlet med styret for Trøndelagutstillingen om at «Fram» skulde bringes til Trondheim og bli liggende på utstillingen om sommeren. Marinekaptein Olav Bergersen behandlet saken på utstillingskomiteens vegne. Han var interessert for «Fram». Et fordelaktig arrangement gikk i orden.

Den 19. mai 1930 var restaureringen av skuten tilendebragt og

slepningen til Trondheim kunde begynne.

Utbyttet av besøket på Trøndelagutstillingen var ikke så særdeles stort. Der innkom i billett-penger og ved salg av souvenirs ca. 8500 kr. På tilbakeveien avla «Fram» besøk i en rekke byer og herunder blev det tatt inn i billett-penger ca. 10,600 kr.

TILBAKE TIL OSLO

Da «Fram» var på tur fra Trondheim lå Otto Sverdrup syk. Han vedblev under hele sitt sykeleie å interessere sig sterkt for «Fram»s bevarelse. Jeg besøkte ham gjentatte ganger for å avgi rapport og få hans ordrer. Da skibet nærmet sig Oslo foreslo et annet komiteemedlem at «Fram» skulde gå innom Sandvika for å bringe Sverdrup en hilsen. Da dette forslag blev ham forelagt, svarte han: «Jeg vil ikke vite av noen komedie». Siste gang jeg besøkte ham — det var et par dager før han døde — talte han også om «Fram» og bad mig gjøre mitt beste for saken. Han hadde tillit til kaptein Wisting som han satte meget høit, og han sa påny at man kunde stole på Lars og Knud. Otto Sverdrup hadde også tiltro til komiteen. Av folk som dengang stod utenfor komiteen nevnte han aldri andre enn de jeg her har omtalt og en herre bosatt i Frankrike. Han lykkedes det dessverre aldri å komme i forbindelse med. De herrer Ringnes, Christensen og Wisting har alle gjort sig meget fortjent av «Fram»s bevarelse og

er samtlige innvalgt i Fram-komiteen.

De mange som senere har vist sig interessert for saken og hatt så meget bedre planer enn komiteen synes Otto Sverdrup ikke å ha tenkt på. Vi hadde heller ikke den fornøielse å stifte bekjentskap med deres initiativ og interesse, hverken da «Fram» blev avmastet og ribbet, eller da staten nedsatte sin ophuggingskomite.

SVERDRUP OG KOMITEEN.

I den periode da Sverdrup foretok de avgjørende skritt til å få «Fram» istandsatt hadde Fram-komiteen få møter. Det er intet anført i protokollen mellom 21. april 1925 og 22. juni 1929. I denne tid var det visst få som overhodet tenkte sig den mulighet å få «Fram» istanssatt og bevart. Fra det øieblikk den offentlige komite var blitt nedsatt hadde Sverdrup handlet på egen hånd i henhold til sin fullmakt.

Komiteen holdt møte den 22. juni 1929. Tilstede var da Otto Sverdrup, Fossum, Gyllenhammar og undertegnede. Det er notert på dette møte, at Frøis Frøisland var syk. Christensen, Rederiforeningens representant, var fraværende.

Vi gjorde rede for hvad vi hadde utrettet i Sandefjord og i Oslo.

Det blev også gjengitt en meddelelse fra dosent Adolf Hoel til

kaptein Sverdrup om at den offentlige Fram-komite vilde bli oppløst, og refererte en uttalelse fra statsministeren, hvori det blev stillet i utsikt at komiteen kunde fa «Fram» overlatt til bevaring. Konsul Christensen blev innvalgt i komiteen, og der nedsattes et arbeidsutvalg bestående av Otto Sverdrup, konsul Christensen og redaktør Domaas. Ennvidere blev det besluttet at «Fram» skulde på Trondheimsutstillingen.

Neste komitemøte holdtes 21. mai 1930, altså henvend et år efter første møte. I mellemtiden hadde arbeidsutvalget under Otto Sverdrups ledelse restaurert «Fram».

Blandt dem som gjennom årene særlig bidrog til å holde liv i «Fram»-saken var Frøis Frøisland. Atter og atter hadde «Aftenposten» tatt saken op igjen. På det tidspunkt da «Fram»s reparasjon var blitt mulig var Frøisland dessverre allerede definitivt slått ut. Efter Roald Amundsen-minnehøitideligheten høsten 1929 var han blitt syk og våren 1929 lå han på sykehus på Lillehammer, ute av stand til å gripe aktivt inn i begivenhetenes gang. Han vedblev imidlertid stadig levende å interessere sig for bevaringen av «Fram» og for alt hvad som stod i forbindelse med polarforskning. Under besøk hos ham på Lillehammer og senere, da han utpå høsten var kommet tilbake til Oslo, spurte han stadig hvordan det gikk med «Fram», og vedblev å ivre for saken så lenge han levde. «Aftenposten» har senere fortsatt å interessere sig for

spørsmålet. Da «Fram» var ferdigreparert var Frøisland død for flere måneder siden.

HVORDAN «FRAM» KUNDE BEVARES.

Måten å bevare «Fram» på blev drøftet mange ganger, dels i komiteen, dels i samtaler mellom Otto Sverdrup og andre. Det var Sverdrups ide, at den skulde på land. Tanken om å bygge skibet inne i fullt opprigget stand blev senere utkastet under en samtale. Vi tenkte oss at vi kunde få en nesten hvilkenksomhelst tomt vi pekte på av statens eller kommunens grunn til landsetning av «Fram». Det område vi fra først av festet oss ved var et areal mellom Frognerkilen og Folkemuseet. Her tenkte vi oss «Fram» landsatt i en museumspark, hvor det kunde bli plass for Sjøfartsmuseet og Polarmuseet, i direkte forbindelse med Folkemuseet og videre med vikingeskibene. Vi lærte imidlertid snart, at det ikke var så lett. Myndighetene betraktet ikke «Fram» som en slik attraksjon som vi gjorde. Det var for øvrig efter Sverdrups død tomtespørsmålet for alvor blev aktuelt. Han slapp å oppleve det verste.

Det blev meget snart enighet om den opfatning at skuten måtte bygges over, hvis man skulde ta sikte på å bevare den gjennom en lengere fremtid, d. v. s. hundreder av år. Dermed antok planen straks frholdsvis store dimensjoner. Men den fikk også støtte av sterke krefter. Otto Sverdrup hade sine egne ideer om

selve landsetningen. Han var inne på den tanke at idrettsungdommen skulde samles og trekke den på land efter de beste mønster fra gamle tiders skibdragning. Det kunde blitt en fornøielig scene.

Otto Sverdrup døde 26. november 1930.

Arbeidet er senere fortsatt av andre.

Når «Fram» ikke gikk til grunne tilkommer æren derfor først og fremst Otto Sverdrups utrettelige arbeide, Oslo Sjømannsforening, Christiania Seilforening, konsul Lars Christensen, Framnæs mek. Værksted, Ringnes Bryggeri og direktør Knud Ringnes personlig, samt pressen må dernest nevnes.

(Slutt.)