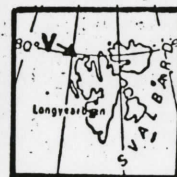




For å produsere gass brukte Wellman jernfilspan og saltsyre. Mengder av skår av svære steinkrukker og hauger med rusten jernfilspan, rustne bensintanker og -fat og splintrede trekonstruksjoner er i dag de eneste synlige spor etter denne uoppslitelige optimist og dumdristige pioner. Reisverket på Wellmans hangar i Virgohamn falt sammen i 1912. Hangaren var ganske stor: 210 fot lang, 85 fot høy og dekket av et par hektar seilduk. Til bygging av golv ble det benyttet materialrester fra Andrees ballonghus fra 1897. Tyskeren Bauenthal, som i 1901 gjorde et håpløst flåteframstøt mot den forjettende Nordpolen, hadde tidligere forsynt seg med byggematerialer.

Til Nordpolen ville han!



Artikkelen er basert på diverse litteratur sammenstilt av Gustav Rossnes.
Fotos: Knut Endresen

Først til fots

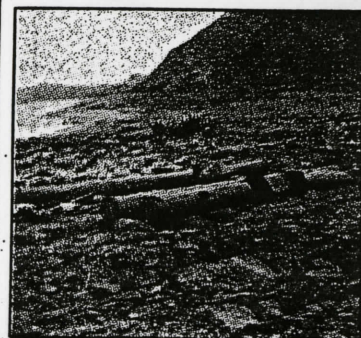
Den amerikanske journalist Walter Wellman (født i 1858) ledet i 1894 en ekspedisjon som prøvde å nå Nordpolen til fots fra Spitsbergen. Med skip kom de til nordsiden av Nordaustlandet. Skipet forliste, men alle kom velberget tilbake.

Så med slede

Wellman ga seg dog ikke. I 1898 overvintret han på Franz Josefs land for å gjennomføre en sledeferd nordover. Også dette forsøk var mislykket. To kjente norske fangstmenn, «Fram»-mannen Bernt Bentsen og Paul Bjørvik, overvintret på Kapp Heller for Wellman. Bentsen døde 2. januar 1899. Bjørvik fortsatte overvintringen med liket ved siden av seg i køyen, for han hadde lovet Bentsen at han ikke skulle bli spist av isbjørn. «Det var også godt å ha noen å snakke med, for vi hadde jo vært skolekamerater», sa Bjørvik etterpå.

Første forsøk med luftskip

Sommeren 1906 forsøkte så Wellman seg igjen, denne gang



Pressens makt er stor. Likevel når ikke alltid en pressemann sitt mål. Det erfarte i alle fall den amerikanske journalist Walter Wellman. Han prøvde å nå Nordpolen til fots, med motorslede, og tre ganger med luftskip. Hver gang med stor optimisme fulgt av fiasko.

fra Virgohavn på Danskøya, utgangspunktet for Andrees mislykte ballongferd mot Nordpolen. Wellman medbrakte denne gang et luftskip på 6000 m³ bygget i Paris av Godard. Det hadde to bensindrevne motorer og propell for og akter. Turen til Nordpolen skulle ta 50 timer. I tillegg hadde han med motorsleder for eventuelt ved hjelp av dem å ta seg fram over polisen. Sledene var konstruert av Wellman selv og var bygget etter motorsykelprinsippet. De veide med full last to tonn og hadde motor med 6 hk.

Med i ekspedisjonen var også meteorologen, major H.D. Hersey som representant for USA's regjering og Det geografiske selskap i Washington, M.J. Smith som sakkyndig i trådløs telegrafering, den franske luftseileren Gaston Hervieu og hans maskinist Paul Collardeau. Konsul Magnus K. Giævers ishavsfar-tøy «Frithjof» av Tromsø ble hyret for to somre. Oppføring av hangar og hovedstasjon i Virgohavn ble overlatt til den engelske ingeniør Alexander Le-wenthal.

Detaljene klikket i tur og orden. Ballongen var utett, motorene fungerte ikke, den trådløse telegrafien var ubrukelig og motorsledene gikk det ikke an å få av flekken i skruis. Det ble altså nødvendig å gi opp forsøket. «Frithjof» returnerte til Tromsø. Ballongen ble transportert tilbake til Paris for utvidelse og forsterkning. Motorsledene og telegrafen ble kassert.

Annet forsøk med luftskip

Men Wellman ga seg ikke. I Paris ble luftskipet «America» utvidet til et gassvolum på 7350 m³, og fikk en 100 hk motor. Neste forsøk ble gjort sommeren 1907. Mange turistdampskip

lå ved Danskøya for å følge starten. Vesterålske dampskipsselskaps «Express» bukserte luftskipet over til fastiskanten på østsiden av Danskegattet, der det seilte over land og forsvant i en snøbyge. Men så gikk det ned og landet på Smeerenburg-breen.

Luftskipsmannskapet tok det gemyttlig. De samlet rolig sammen utstyr og de 15 hundene som var med for eventuelt å trekke sleder ved en retur til fots. Omsider fikk en også berget luftskipet ned fra breen. Hele ferden mot Nordpolen varte denne sommeren 15 minutter.

Tredje ...

I 1909 gjorde Wellman igjen et tredje forsøk, «The Wellman-Chicago-Record-Herald North Pole Expedition». Han dro denne gang med den tremastede motorskonnerten «Arctic» til Virgohavn. Der valet det amerikanske flagget på halv stang. Den ene vaktmannen hadde druknet under fuglefangst, og Bjørvik hadde igjen blitt ensom overvintrer på en Wellman-ekspedisjon.

Stort mannskap ble overført til Camp Wellman. Julen 1908 hadde ballonghuset blåst over ende, og det ble nå reparert i en hast. Blant ekspedisjonsdeltakerne var Wellmans bror Arthur, ingeniøren Melvin Vanniman (fotoekspert og operasanger) og to russiske vitenskapsmenn.

Luftskipet hadde fått ytterligere en motor, en Lorraine-Dietrich motor på 80 hk, og nå skulle luftskipet kunne gjøre en fart av 30 km/h.

Proviant i slepelinere

Det merkeligste med Wellmans farkost var slepelinene. Det var

konstruert en slags slanger av oljet silke dekket med vanntett skinn. Den ene slepelinen var omkring 200 m lang og skulle anvendes ved lettere bremsing. Inne i linen lå det 500 kg matvarer. Meningen var at om en kom inn i vanskelig skruis, skulle kortere biter av slepelinen med mat rives av. Ved en eventuell retrett over isen til fots kunne en så følge små veivisende vander av proviant.

Under gondolen var det opphengt en ankerline med store tagger til å feste i isen ved for-tøyning. Også denne var fylt med proviant. Maten i begge liner var beregnet til å vare i to måneder. Dessuten var det proviant for 40 døgn i gondolen.

Først smalt luftskipet, så champagnen

Fredag 13. august var alt klart, men p.g.a. overtro ventet de til søndag 15. august. Luftskipet steg opp og gikk optimistisk nordover over Hollenderneset og Fuglesangen og inn over fastisen i Norskhøysundet. Men så gikk slepelinen av, og et halvt tonn matvarer dumpet i en haug ned på isen. Vinden ble besværlig, og etter en stund havnet også luftskipet på isen. Marinefartøyet «Farm» var i nærheten og gikk til unnsetning.

Luftskipet ble buksert baklengs tilbake til utgangspunktet i Camp Wellman. For at det skulle bli lettere å taue det inn i hangaren ble det hugget hull på bensintankene i kjølen. Drivstoffet fosses ut. Da ballongen ble dratt opp på stranden og kom i skrå posisjon, strømmet gassen opp i forenden. Luftskipet steilet som en hest, slet seg fri og steg opp i luften. Gondolen løsnet og krasjet i bakken.

Ballongen steg stadig til den eksploderte med et fryktelig brak og falt ned i sundet. Vanniman sank sammen og holdt seg for brystet, og Arthur brast i gråt. Wellman bukket og svingte med lua. Så hentet han en flaske champagne og satte seg til å legge kabal. Etter en stund ga han ordre om å forlenge hangaren med 11 meter.

Over Atlanterhavet...

Det ble ingen ny start fra Danskøya. Wellman tok med seg de brukbare rester av vraket til New York. I 1911 forsøkte han

seg på den første transatlantiske flyging over til England. Motorene stanset etter tre døgn, og luftskipet «America» gikk til bunns. Mannskapet og en katt ble dog reddet av et dampskip.