

## «Latham»-ferden – Roald Amundsens endelikt



«Latham 47. 02» 16. juni 1928



Leif Dietrichson, Roald Amundsen og René Guilbaud

### Forord

Mandag den 18. juni 1928, litt over klokken 16, lettet den franske flybåten «Latham» fra Tromsø havn med kurs mot Kings Bay på Svalbard. Ombord var nordmennene Roald Amundsen og flyveren Leif Dietrichson, samt fire franskmenn. På Svalbard skulle flyet delta i en omfattende lete- og redningsekspedisjon etter italieneren Umberto Nobile og mannskapet på luftskipet «Italia», som hadde havareert i isregionen nordøst for Svalbard.

«Latham» var ventet til Kings Bay om morgenen den 19. juni, men nådde aldri frem.

På Geofysisk Institutt i Tromsø hørte telegrafisten kl. 18.45 at «Latham» anropte Kings Bay to ganger for å få forbindelse. Deretter ble det dødsens stille. Ingen meldinger kom, og det var ingen spor. «Latham» og Roald Amundsen var forsvunnet i polarhavet.

Etter noen dager ble leteaksjoner igangsatt, uten at man fant spor av flyet. De første vrakrestene etter flyet ble funnet 31. august. Det var den ene vingeflottøren, som ble oppdaget utenfor Torsvåg. Senere fant man to bensintanker – en på Trøndelagkysten og en i Steinsfjorden i Vesterålen.

Hvor flyet falt ned, er og blir en stor gåte. Vi har ingen meddelelser som kan gi oss sikre antydninger om stedet. Hva var årsaken til ulykken? Var det været, tekniske feil med flyet, eller skyldtes det menneskelig svikt? Kanskje en havarikommisjon en dag vil kunne gi oss et mer utfyllende svar på gåten.



I dette lille heftet er samlet en rekke avisartikler og reportasjer som omtaler blant annet flyets ferd, de observasjoner og vrakfunn som er gjort, samt rykter og spekulasjoner om havariet og letearbeidet etter «Latham». Opplysningene er hentet fra åpne kilder – norske og utenlandske aviser. Artiklene presenteres i heftet i sin opprinnelige språkform.

Det finnes også informasjon om «Latham» i ”lukkede arkiver”. Dette gjelder blant annet bergingsrapporten om bensintanken funnet på Haltenbanken, som oppbevares i Trondheim Byarkiv. I Forsvarsdepartementets arkiver lagres Hjalmar Riiser-Larsens granskningsrapporter av bensintankene, samt rapporten han laget om leteaksjonen etter «Latham». Franskmennene utarbeidet også sine granskningsrapporter, som oppbevares i Marineministeriet i Paris.

† Området der «Latham» sannsynligvis styrtet, er fortsatt gjenstand for spekulasjoner. Funnt deler indikerer imidlertid et havari kan ha skjedd nær norskekysten. Kartet viser følgende funnsteder: en flottør ved Torsvåg, en bensintank ved Steinsfjorden og en bensintank på Haltenbanken. Disse funnene, drevet med overflatestrømmen, antyder at «Latham» kan ha styrtet i havet nærmere fastlandet enn tidligere antatt ved Bjørnøya. Se et kart over havstrømmen på siste side.

### «Ferden med «Latham 47. 02» startet i Frankrike<sup>i</sup>

Den 14. juni henvendte Amundsen seg til Frankrike om hjelp til ettersøkningen etter Nobile. Etter konsultasjon med marineminister Georges Leygues svarte admiral Frochot at «ingen sjøfly, bortsett fra «Latham 47», var i stand til å gjennomføre den planlagte ferden». Dermed gikk «Latham 47» inn i legenden, sammen med mannskapet som ble utpekt til oppdraget: korvettkaptein Guilbaud, løytnant Cavalier de Cuverville, maskinmester Brazy og radiotelegrafist Valette.

Etter det mislykkede forsøket på å krysse Nord-Atlanteren (med mellomlanding) av Nungesser og Coli, utstedte admiral Frochot, sjef for det sentrale aeronautiske tjenesten i den nasjonale marinen, i 1927 et kravspesifikasjon for et sjøfly som var i stand til å forbinde Europa og USA uten mellomlanding. Société Industrielle de Caudebec-en-Caux svarte på anmodningen ved å bygge «Latham 47» under ledelse av ingeniør Weber og Jean Latham. Flyet var helt i tre, et sesquiplan sjøfly med skrog og innvendig styring. De to Farman-motorene, som hver utviklet 500 hestekrefter, var plassert i tandem.

Det første prototypen «Latham 47.01» fløy tidlig i 1928, men ved tredje forsøk med motorene

oppsto gnister fra dynamoene som antente drivstoffet som hadde samlet seg i bunnen av skroget (på grunn av lekkasje fra en tank). Brannen spredte seg, og på grunn av faren for at flammene skulle nå de nærliggende verkstedene, ble «Latham 47.01» dyttet ut i Seinen, hvor det eksploderte.

Den andre prototypen, malt grå som den første, tok av tidlig i april 1928. Prøveflyvningene fortsatte gjennom hele måneden med mannskapet Guilbaud (sjef og førstepilot), Cavelier de Cuverville (navigator og andrepilot), Valette (radio) og Brazy (mekaniker). En patruljeflyvning på fem timer ble gjennomført over Den engelske kanal (for å teste forbruk og utholdenhet), deretter ble Latham 47.02 presentert i Cherbourg, Brest og Lorient.

Den 26. april tok mannskapet (med Carton) med seg en prominent passasjer, admiral Frochot, på en 14-timers flytur fra Caudebec-en-Caux til Bizerte. Den 30. april fløy sjøflyet over Middelhavet til Berre, og den 1. mai nådde det Saint-Raphaël for offisielle ytelsesmålinger. Den 8. mai var det tilbake i Caudebec-en-Caux, hvor det ble klargjort for en siste langdistansetestflyvning til Djibouti, som et forspill til en direkte kryssing av Nord-Atlanteren. Dessverre ble denne avreisen til Afrikas Horn utsatt da Cavelier de Cuverville den 26. mai ble utsatt for en ulykke: en uventet tilbakeslag fra en propell (mens han fløy en Lioré) kuttet av tre fingre på høyre hånd.

### Veien til Norge

Forsvinningen av «Italia» etter overflyvningen av Nordpolen den 24. mai endret alle franske planer om å krysse Nord-Atlanteren. Amundsen ba om hjelp fra Frankrike den 14. juni, og samme kveld ble Guilbaud informert om at han skulle delta i søket etter det italienske luftskipet med «Latham 47.02». Det hastet, og avreisen ble satt til «så snart som mulig». Cavelier de Cuverville, som var skadet, ble erstattet «etter ordre fra ministeren». Da han fikk vite dette, rømte en fortvilet Cuverville fra Val-de-Grâce sykehuset for å be om en spesialaudiens hos direktøren for marinens luftfartsavdeling. Admiralen, som først var motvillig, måtte til slutt gi etter for den skadede mannens bønn: «Jeg kan ikke svikte Guilbaud nå som det blir vanskeligere». Noen timer senere var Cuverville tilbake i Caudebec-en-Caux.



Allerede da skyndte sjefsingeniør Weber seg med å beskytte motorene mot polarkulde med improviserte midler, mens man dagen før hadde jobbet med å sikre kjølingen til motorene.

Den 15. juni ble radiatorene på «Latham 47.02» utstyrt med spesielle kåper, trepropellene ble byttet ut med metallpropeller, forgasserne og oljeradiatorene ble skiftet, og innsugningsrørene ble modifisert for å fange opp varm luft fra motorene. Motorene ble sjekket, og ved dagens slutt meldte mekaniker Brazy (også tredjepilot på Latham) at alt var klart for avgang.

**Det franske mannskapet: Fra venstre til høyre: radiotelegrafisten Valette, mekanikeren Brazy, kaptein Guilbaud og løytnant Cavelier de Cuverville.**

### Avreisen

Telegrammet til departementet var endelig: «Avgang fastsatt 16. juni kl. 09.00». Lørdag 16. juni kl. 06.35 ble Latham 47.02 trukket ut av hangaren for de siste forberedelsene. Klokken 18.00 ble sjøflyet satt på vannet. Det hadde med seg 3400 liter drivstoff og 200 liter olje.

Den siste værmeldingen var ganske pessimistisk: dårlig vær med overskyet himmel, regn, kraftige nordvestlige byger og sterk motvind i kast. Noen få oppklaringer her og der. Til tross for dette bestemte Guilbaud, Cuverville, Valette og Brazy seg for å ta av til planlagt tid. Å løfte seg fra vannet, var vanskelig klokken 09.00. Etter fire mislykkede forsøk tok sjøflyet av, svingte en avskjedssirkel over Latham-verkstedene og forsvant nordover mot Norge.

## «Latham»s ankomst til Bergen<sup>ii</sup>

I løpet av eftermiddagen lørdag mottok det franske konsulat i Bergen flere ganger telegrafiske meldinger fra kommandant Guilbaud, som med den franske flyvebåt «Latham 47 02», var underveis fra Caudebec.

Ved 18-tiden, da man hadde fått radiopeiling fra Utsira og flyvebåtens posisjon var nøyaktig bestemt, mente kommandanten at han vilde være i Bergen litt over klokken 21.30. På Marineholmen ble alt gjort klart til mottagelsen. Flere motorbåter skulde gå ut på fjorden for å slepe «Latham» i land, og hos marinestasjonens chef, kommandørkaptein Moe, stod aftensbordet dekket og gjæsteværelsene gjort i stand for det tilfelle at flyverne vilde overnatte der. Imidlertid hadde Amundsen gjennom en venn i Bergen bestilt værelser på hotell Terminus, og det ble her flyverne kom til å ta opphold.

Til fastsatt tid kom «Latham» tilsyne mot den regntunge himmel over Damsgårdsfjellet, og klokken 21.35 gikk flyvebåten ned på Puddefjorden, hvor den straks ble tatt på slep av motorbåtene. En liten stund senere lå den vel forankret for natten utenfor marinestasjonen.

«Latham» er en 2-dekker-flyvebåt med 2 Farmanmotorer på hver 500 hk., som hver driver sin firebladede propell. Skroget, som er 18 meter langt, er av tre. Vingene er trukket med seilduk og måler 25.6 meter mellom spissene. Bæreflatene er 128 kvm store. Aeroplanet er mørkt grå-blått med det franske flagg på sideroret.

I en sjekte ble flyverne rodd i land, hvor den franske og italienske konsul hilste dem velkommen til Norge.



### Roald Amundsen og Leif Dietrichson kom om bord i Bergen

Friske blomster fra Frankrike.

Kommandant Guilbaud i skinntrøie, broket halstørklæ steg først iland og gjengjeldte velkomsthilsenen på den hjerteligste måte. Med ekte fransk kurtoisie overrakte han marinestasjonens chef en praktfull bukett friske blomster, – røde og gule roser, ombundet med en sløife i trikolorens farver, Frankrike og Norges farver. Blomstene var plukket i Caudebec samme morgen og var bestemt for den første norske autoritet, man møtte etter landingen.

### En samtale med kommandant Guilbaud

Kommandant Guilbaud gjorde hva han kunde for å holde sig pressemennene fra livet, og de mange journalister som hadde reist ut til Marineholmen

anstrengte sig forgjeves for å få ham i tale.

En av Aftenpostens medarbeidere i Oslo tok imidlertid en il-telefonsamtale til Marineholmen umiddelbart etter «Latham»s ankomst og bad om å få kommandant Guilbaud i tale. Dette lyktes da også, og vi hadde den fornøielse som første norske avis å ønske kommandanten velkommen til Norge.

Like før Amundsens avreise fra Oslo kunde vår medarbeider overbringe ham den første hilsen fra Guilbaud. Amundsen var meget begeistret og bad oss hilse tilbake, hvis vi atter fikk kommandanten i tale.

Klokken 23.30 ringte vi så atter Marineholmen opp, og kommandant Guilbaud kom på ny til telefonen. Vi overbragte ham først Amundsens hilsen og bad derefter kommandanten om fortelle litt fra turen Caudebec – Bergen.

## Flyvningen Frankrike-Norge

Turen forløp i ett og alt efter programmet, fortalte kommandanten. Styggevær og motvind hadde vi dog hele veien og til sine tider sterke hagel- og regnbyger.

Turen fra Dover til Stavanger tok 8 timer. Jeg kan ikke si, hvor glad jeg er over å kunne stille mig til disposisjon for Amundsens hjelpeekspedisjon, fortsatte han, likesom jeg også må få lov å uttrykke min stolthet over å være den første som har gjennomført en direkte flyvning Frankrike – Norge.

– Og hvordan vil så ekspedisjonen forløpe?

– Det må jo være tillatt å håpe på en lykkelig utgang, – ja med Amundsen ombord skulde man vel ikke engang ha lov til å tvile på dette.

– Må vi få lov til å slutte oss til dette håp og ønske kommandanten et ”au revoir et à bientôt”?

– Merci – Monsieur, – det varmer i hjertet å få slike gode ønsker med på veien.

## **De franske flyvere**

Da franske flyvere vant straks sitt elskverdige, likefremme vesen bergensernes hjerte. De er alle unge menn. Guilbaud selv er 38 år gammel og er født i Vendée. Navigatøren, leutenant de Vaisseaux de Cunerville, har tre av høire hånds fingre i bind. De er kuttet av, svarer han med et smil på vårt spørsmål, om han er såret. Bandagen er generende, fordi skinnvåtten blir for liten. En hanskemaker har imidlertid påtatt sig å lage en ny vått til mig innen starten fra Bergen.

De Cunerville forteller, at turen fra Dover til Bergen foregikk i en høide, som varierte mellom 500 - 1000 meter. Man passerte 12–14 skib underveis, men der var så langt mellom dem, at det vilde ha vært liten chance til å bli fisket opp, hvis der var intrådt motorskade, og sjøen gikk så høi, at der neppe hadde vært nogen utsikt til å berge livet, hvis man var blitt tvunget til å gå ned.

Både kommandant Guilbaud og løytnant de Cunerville har tidligere vært i Norge, – nærmere betegnet i Bergen. Den første var her i 1910 som kadett ombord i krigsskipet «Gougainville», den annen i 1912, da han var kadett ombord i krigsskipet «D’Estrés».

## **Bergen, 17. juni**

I disse timer går dette budskapet ut over Norge og resten av verden, som med angstblandet spenning i uker har fulgt de mange forberedelsene for å komme Nobile og hans folk til unnsetning. Budskapet bringer lettelse og glede der det når frem, for det betyr at alt som står i menneskelig makt, gjøres for å forkorte den pinefulle ventetiden.

Helt fra første øyeblikk har det vært en fart og presisjon over forberedelsene til denne ekspedisjonen, som i høy grad bekrefter den tillit verden har til Amundsens forehavende. Det tok minister Wedel Jarlsberg og grosserer Peterson to timer å ordne saken med de franske myndighetene. Kl. 9 torsdag formiddag (14. juni) fikk Amundsen beskjed per telefon fra Peterson.

Lørdag formiddag startet den franske maskinen fra Caudebec ved Le Havre, og da Amundsen om kvelden stod på perrongen i Oslo for å ta natt-toget til Bergen, kunne vår medarbeider meddele ham at den franske flyveren René Guilbaud var kommet til Bergen kl. 21.45.

Et intermezzo

Turen fra Oslo til Bergen og oppholdet i Bergen har gitt Amundsen og hans ledsagere sterke og rørende bevis på den tillit og sympati ferden følges med.

Vi skal røpe et enkelt trekk. Da Amundsen var kommet inn i sin kupé etter å ha mottatt den franske og italienske ministerens samt de fremmøtte norske vennenens lykkeønskninger, trådte en ung dame nølende og beskjedent inn og spurte om hun fikk lov til å trykke hr. Amundsen i hånden.

– De må unnskyldte min dristighet, sa hun, men jeg gjør bare hva tusener i dette øyeblikk føler trang til – og ekte kvinnelig la hun til: – Vær nå forsiktig. Norge har ikke råd til å miste en sønn som Dem! Roald Amundsen var synlig rørt over dette umiddelbare utslag av sympati.

Amundsen og hans følge: Dietrichson, Wisting, løytnant Amundsen og kaptein Meisterlin, var reservert en halv vogn i toget. De så briljante til alle sammen. Roald Amundsen var synlig glad over å være i aktivitet igjen, og talte en times tid med vår medarbeider om Nobile og hans folk.

– Det er prektige karer, sa han, – særlig henger mitt hjerte ved ballongpartiet. Jeg ser stadig for mig den ene av dem. Allesandrini, da han smilende løste av ved roret. Det var noen kjernegutter med strålende humør.

Mens vi sitter og snakker kommer Wisting og melder av, at der er anledning til å spise frokost klokken åtte.

– Det passer, svarer Amundsen, og legger til: Wisting og jeg er alltid sammen.

Wisting er åpenbart også glad over å skulle ut på turen, og ser ut som om han har et fond av opsparte krefter. Han er næsten begynt å ligne chefen, – håret er grått, men ansiktet er sterkt og bestemt. En stø og solid kar. Og Dietrichson – la oss presentere ham med det samme. Hans brune friske ansikt med det vinnende smil har visst aldri røpet noget som heter frykt.

Ja, nu er det på'n igjen? De prøvede kamerater skal atter ta en tur sammen.

## Roald Amundsens ankomst til Bergen

Da toget fra Oslo bruste inn i stasjonshallen i Bergen, var der samlet en stor menneskemengde som forsøkte å få et glimt av nasjonalhelten og hans ledsager. Det høljregnet på god Bergens-manér, men det kjølnet ikke publikums begeistring. Ikke før var toget stanset før hurraropene meldte at Amundsen var opdaget, og der stod han da også allerede i menneskemengden og var et eneste stort smil. Han ble mottatt av den franske konsul Greve og den italienske konsul Thv. Halvorsen samt professor Helland-Hansen og sine nye franske venner og medarbeidere, kommandant Guilbaud og løytnant de Cunerville. Der ble ustanselig ropt hurra for Amundsen, mens han passerte gjennom menneskemengden, som dannet espalier fra jernbanen til hotel Terminus, som var ekspedisjonens hovedkvarter.



«Latham» i Bergen

## Amundsen tilbringer dagen i Bergen

De norske og de franske flyvere samledes straks til konferanse under Ronald Amundsens forsæte. Først gjaldt det bensinspørsmålet. Dette viste sig å være lett å ordne. I formiddag tok Latham inn 2600 liter bensin og 200 liter olje. Beholdningen blir supplert i Tromsø. Så gjaldt det utstyret, og hvem der skulde bli med i maskinen. Det ble

bestemt at Amundsen og Dietrichson skulde starte med «Latham», mens Wisting skulde bli igjen og ta «Ingeren», som ventes til Bergen kl. 9 imorgen og straks vil gå til Kingsbay efter å ha bunkret. Wisting tar også med det tyngre utstyr som telt og lignende.

Ved 13-tiden kjørte de norske og franske herrer ned til Marineholmen på inspeksjon. Vi vekslet et par ord med løytnant Dietrichson etterpå.

Han var fornøid med flyvebåten, men – der er litt knapp plass, sier han. Den er adskillig spissere forut enn f. eks. «N. 25» og kan ikke som denne gå ned på isen. Det viste sig at utstyret ikke behøvet særlig stort supplement. Der bringes med forbindingsaker, en karabin og ammunisjon, fallskjerner til proviant og andre ting, som man eventuelt vil kaste ned til de ettersøkte, en kasse pemmikan, 10 kg. chokolade, en boks havrekjeks, et Meta-kokeapparat med tabletter osv.

Værmeldingene er gunstig. Det er diset inne i Bergensgryten, men 300 meter oppe er det klart vær, og fra Stadt av meldes det ideelt flyvevær. Starten fastsattes derfor til kl. 18. Deltagerne i ferden er invitert til middag hos fru Inni Mowinckel. Det blir ikke lang tid til kaffen. I god tid før kl. 17 er karene tilbake og trekker straks i flyvehabitt. Dietrichson viser sig i en praktisk benbeklædning – en slags komager med leggins, som han må love også skaffe Guilbaud maken til. Flyverne bærer fremdeles ikke det minste preg av reisefeber, – det er som skal de ut på en motorbåt tur.

## Avskjedsintervju med Amundsen

Vår medarbeider hadde like før avreisen en samtale med Roald Amundsen. Han uttrykte sin store tilfredshet med å kunne komme avsted og kan ikke noksom (rigelig) få uttalt sin anerkjennelse av den raskhet og den generøsitet, hvor med saken ble ordnet ved samarbeide mellom våre to fremtredende landsmenn i Paris og franskmennene. Han lar oss også forstå at det ikke vil bli spilt ett minutt med å komme avgårde og frem til målet.

- Straight on, skyter Dietrichson inn med et smil.
- Hvad er Deres inntrykk av maskinen? spør vi Amundsen.
- Meget godt.
- Men den kan ikke gå ned på is, bemerker vi.
- Det behøves heller ikke, efter de siste meldinger, som jo går ut på at der har dannet sig råker

omkring Nobiles opholdssted. Jeg har hele tiden holdt på at vannflyvemaskiner var det rette.

- Når vil dere være i Tromsø?
  - Antagelig ved 6-tiden imorgen tidlig, hvis været holder.
  - Og starten fra Tromsø?
  - Finner sted såsnart vi har tatt inn ny oljeforsyning og fått en liten pust. Turen til Spitsbergen skulde kunne gjøres på 8 timer. Distansen er ca. 1100 km., og vi regner med en fart av ca. 150 km. i timen. I beste fall er vi da i Kingsbay imorgen natt.
  - Men da tar dere vel en ordentlig hvil?
  - Nei, det har vi ikke tid til. Vi drikker en kopp kaffe, og hvis været og forholdene ellers tillater det, starter vi straks på den først rekognoseringsstur. Det gjelder å benytte disse råkene som Nobile melder om. Vi må benytte chansen før de lukker sig igjen.
  - Hvor lang flyvning regner De frem til Nobiles opholdsted?
  - Det skulde være 6–700 km., og turen skulde da ta ca. 4 timer.
  - Hva mener De om ballongpartiet skjebne?
- Amundsen betenker sig lenge.
- Det er vanskelig å si, svarer han, ballongpartiet er formodentlig drevet mot Franz Josefs Land, og hvis de ikke har sluppet ut gassen kan de være drevet helt over mot Sibirien. Men det er vel størst sannsynlighet for at de er gått ned hurtigst mulig.
  - Ligger Kingsbay heldig til som basis for ekspedisjoner etter ballongpartiet? spør vi.
  - Nei, da bør man helst ha isbryter med flyvemaskin ombord.

### **Et par ord med Guilbaud påfallrepet**

I en samtale med Aftenpostenes medarbeider umiddelbart før starten uttaler Guilbaud påny sin glede over å få samarbeide med Roald Amundsen. Han håpet inderlig at han og hans venner måtte kunne bringe Nobile og hans kamerater hjelp.

- De har altså ikke noget imot å utsette Deres Atlanterhavsflyvning?
- Nei, ikke under disse omstendigheter, svarer Guilbaud med et vinnende smil. Og han legger til: Jeg håber å kunne ta Atlantersturen etterpå.

### **Starten fra Bergen**

Klokken 17 samledes Amundsen og hans ledsagere samt de franske flyvere på Marineholmen for å gjøre klar til start. Regnet hadde nu holdt opp, og solen strålte. Bryggene rundt omkring var sorte av folk, og Puddefjorden var full av motor- og robåter. Maskinen fikk det siste eftersyn, og ved 18½-tiden var man på det nærmeste ferdig, hvorpå Amundsen, Dietrichson, Guilbaud og de Cunerville tok avskjed med sine fremmøtte verter fra middagen og autoritetene. På fallrepet holdt kommandørkaptein Moe en kort avskjedstale, hvori han ønsket Roald Amundsen hell og lykke på reisen, han utbragte tilslutt et 3 x 3 hurra for flyverne, et hurra som gav ekko blandt de tusener av mennesker rundt bryggene. Det viste sig imidlertid at der ennå var noget å gjøre ombord, før starten kunde finne sted, hvorfor flyverne tok en liten tur iland igjen, men klokken 19.30 lyder beskjeden fra Guilbaud: All clear – All right! – Og Roald Amundsen og Dietrichson begir sig igjen om bord. Roald Amundsen har i favnen en svær bukett av tulipaner og gyllent vinløv.

Der kastes loss, og en av marinens motorbåter tauer maskinen ut til Nordnes, hvor Guilbaud straks setter kursen ut mot Hellen. Like før maskinen skal lette, kommer imidlertid «Leda» og «Stella Polaris» iveien, og «Latham» må svinge unda. Så går den utover mot Askøy-landet. Der setter den full fart på, og klokken 20.15 hever den sig lett og elegant opp av vannet. Båtene på havnen hilser med fløyten. Utover mot Marstenen bærer det, så svinger «Latham» nordover. Duren fra de veldige maskiner blir svakere og svakere. Tilslutt er maskinen bare en liten prikk langt, langt ute, og så forsvinner den inn i skylaget.



«Latham» på vei til startstedet Hellen.

\*\*

På flyturen nordover til Tromsø ble «Latham» observert på følgende steder:

Stadt: «Latham» passerte lokken 21.55.

Grip: klokken 24

Brønnøysund klokken 2.30

Vestvågø kl. 3.40

Lødingen kl. 4.40

Tromsø: ankommer klokken 6

\*\*\*



En byggesettmodell av «Latham 43». Modellen viser hvordan bensintankene var plassert i Latham-flyene. «Latham 47 02» var utstyrt med 6 bensintanker.

\*\*



Fra Cockpiten



Radioen

### **Fritz Zapffe forteller om Roald Amundsens opphold i Tromsø<sup>iii</sup>**

.....«Latham» til Tromsø den 18. juni klokken 6 om morgenen i glitrende sol. Sundet lå stille og fint som en andedam.

Mange mennesker hadde holdt sig våken den lange lyse natt for å hilse Amundsen velkommen.

De vilde se den store fugl komme flyvende og slå sig ned her – og så få et blikk av ham, som vi alle holdt så meget av. Stille og beskjeden som alltid ruslet han på land i sin flyverdrakt, og tok som



så mang en gang før inn til oss med vår felles venn Leif Dietrichson.

Efter å ha spist frokost, nød han som vanlig sin morgenpipe, og efter en kort konferanse tok de begge et bad og gikk til sengs for å få en velfortjent hvile.



Også de franske flyvere var gått til ro på hotellet.

Til frokost hadde Amundsen og Dietrichson fått en vellykket røkelaks, og de ønsket sig litt av den med på overfarten til Spitsbergen. I en boks ble der derfor pakket smørbrød rikelig til dem alle.

Hvilen ble imidlertid ikke av lang varighet. Deres alvorlige misjon gav dem formentlig ikke ro.

Allerede ved 11-tiden gikk Dietrichson for å tilse bensinpåfyllingen etc. og gjøre alt klart, mens Amundsen og jeg ble sittende og snakke sammen.

”Du hadde vel ikke trodd at vi skulde møtes så snart igjen?” sa han.

”Nei, og det var jo efter avtalen oss to som i år skulde ha en Spitsbergentur for å friske opp gamle minner.”

”Ja, du har rett, men skjebnen har nok villet det anderledes,” og et alvorlig drag gikk over hans ansikt.

Jeg spør ham hvorledes han liker maskinen.



### *Bensinen påfylles*

”Å jo, hittil er det gått bra, men jeg vilde jo helst hatt en Dornier Wahl.”

Jeg spør ham hvad han tar med nordover, og han svarer: ”Alt det som Nobile har bedt om.”

Det hele syntes så oplagt. Der var likesom ikke noget å spørre om, jeg visste jo hvad der skulde gjøres.

Vår samtale dreide sig derfor mest om annet enn den forestående flukt. Jeg hadde imidlertid en uforklarlig, ubehagelig følelse av at der lå noget fremmed i luften mellom oss.

Den åpne og som regel muntre tone som pleide å prege våre samtaler, selv når det kunde gjelde alvorlige saker, vilde denne gang

ikke innfinne sig.

Forutfølelse, forutanelse og sanndrømthet er begreper som ikke er helt fremmede for mig. Det har jeg kanskje arvet efter en følsom mor. Men det å sette Amundsens person i forbindelse med en ulykke en stille solblank sommerdag, han som så lykkelig hadde gått gjennom alle sine dristige foretagender, med sine utallige farer, det syntes å ligge så langt borte, at det ikke fikk noget bevisst grep i mig. Men kanskje det var noget i mig selv som allikevel fremkalte en uforklarlig uro? Jeg likte nemlig ikke maskinen, tross jeg ikke er fagmann. Heller ikke den tilsynelatende provisorisk reparerte flottør. Guilbauds uttalelse om maskinen før de fløi fra Caudebec, at det vilde være døden, hvis de ble nødt til å gå ned i sjø, hadde også virket forstemmende på mig.

Det var noget inne i mig som jeg ikke kunde komme til klarhet over.

– Jeg så på ham likesom med andre øine enn før. – Han forekom mig fjernere, skjønt han ikke satt mere enn et par meter fra mig. Der falt en underlig stillhet over dette vårt siste samvær. Jeg følte mig nesten litt forlegen overfor ham – omtrent som overfor en syk venn, til hvem man ikke riktig vet hvad man skal si.

Var det kanskje situasjonens alvor som virket på oss? Eller var han allerede skygget av døden? og at det var en refleks av dette som virket på mig?

Vi hadde jo hatt så meget med hverandre å gjøre gjennom nesten en hel menneskealder, og hadde mere enn én gang hatt anledning til å gjette hverandres tanker. Var der også nu etablert en trådløs forbindelse mellom våre sjeler uten at det stod klart for nogen av oss hvad det gjaldt.

Jeg er ikke psykolog, så jeg vet ikke hvad slags vibrasjon der kan opstå mellem to mennesker som har vært knyttet til hverandre med så sterke vennskapsbånd gjennom så mange år. Jeg vet heller ikke hvad slags ømfintlige plater der kan være innsatt i den menneskelige sjels dunkle kamera. Jeg vet bare at jeg var under innflytelse av noget da helt uforklarlig, tross den fred der forøvrig var over disse siste timer vi var sammen.

Disse refleksjoner vilde sikkert ikke ha trengt sig frem i min bevissthet, hvis alt var gått godt, dertil var de altfor tåkete og ubestemmelige, men det var likeså naturlig at de senere trengte sig frem, da resultatet ble som det ble, og jeg så det hele i sammenheng. Og hvis det er så, som det påstås, at den normale våkne bevissthet bare er en liten del av den menneskelige sjel, da har der kanskje funnet sted en vekselvirkning, som jeg da ikke forstod.

Da han efter middagen skulde tende sin pipe, vilde hans fyrtøi ikke virke. Han gav mig det og tilføyde:

”Behold det du, som en erindring om denne siste ferd.” Jeg tilbød mig å få gjort det istand straks, men han protesterte meget bestemt:

”Nei, jeg får ikke bruk for det.”

Jeg glemmer heller ikke det uttrykk i hans ansikt, da han før starten satt akterut på «Latham», noget underlig fjernt og resignert over ham. Det så ut som det hele ikke vedkom ham, og dog gjaldt det kanskje nettop ham. Uten å si noget satt han bare ganske stille og så på mig. Jeg hadde det ondt inne i mig, men skjønnte ikke da hvorfor, men i min underbevissthet må det ha vært noget som virket.

Er det så – og det må vi ha lov til å tro – at jordens skaper og oprettholder også har en plan med hver enkelt av sine skapninger, da er jeg ikke et øieblikk i tvil om at dette skulde være avslutningen på hans liv.

Slik står det iallfall for mig nu, og jeg har deri søkt og funnet forklaring på den merkelige ro som falt over mig da alt var slutt, og uten at jeg følte den sorg som tapet av en sådan venn naturlig burde fremkalle.

Når jeg derfor efter min beste evne rekonstruerer alt det som var hendt i disse to måneder av hans liv og de to siste samvær, synes det mig som om småting, små opplevelser, som jeg ellers ikke vilde ha festet mig ved, nu er sluttet sammen til en kjede, som synes å være smidd av en sterkere vilje enn Amundsens.

I løpet av formiddagen hadde vi flere ganger konferert med Værvarslingen. De første meldinger var ikke gunstige, og Amundsen vilde nødig ta nogen risiko, men ved totiden var situasjonen bedret såpass at direktør Krogness kunde tilråde start, hvis den kunde foregå nogenlunde snart.

### **Starten fra Tromsø**

Da vi var ferdig med middagen, gikk Dietrichson for å ha en konferanse med Guilbaud. En halv times tid efter kom han tilbake og meldte at de franske følte sig helt uthvilte og var klar til å starte.

”Ja, så flyr vi da,” sa Amundsen.

Forgjeves forsøkte jeg ennu en gang å overtale dem til å vente for å få en lengere hvil, og til de kunde få litt mere vind under vingene. Den finske maskin hadde gjort et forsøk like før, men hadde måttet gå ned igjen. Det ble sagt på grunn av altfor stille vær.

Sammen med franskmennene ble vi satt ut til «Latham» i grosserer Aunes hurtiggående motorbåt.

Der var tatt inn så meget bensin som «Latham» mentes å kunne bære.

Fortøiningene gikk, og klokken 4 presis sattes motoren i gang.

Så vakker som all naturen var den dag, var det vel ingen, og aller minst de selv, som falt på den tanke at døden fulgte dem i ”kjølvannet”.

Et siste farvel, og for full speed satte den til min overraskelse sørover sundet istedetfor nordover. Formodentlig hadde de funnet at der var en lett luftning fra syd, så det vilde bli lettere å heve sig.

Men da jeg så hvor vanskelig maskinen hadde for å heve sig, var det som om alt dette uforklarlige som jeg hadde følt hele formiddagen med ett brøt sig frem til en bevisst frykt for at dette ikke vilde gå godt.



Ennu nede ved Rystrømmen – 12 kilometer fra byen, var maskinen såvidt i høide med Ryøya, som ikke er høiere enn ca. 25 meter. Jeg spurte derfor båtens eier, om vi ikke kunde følge efter ut mot Malangen, men tross han var helt enig i at det ikke hadde sett bra ut, vilde han ikke tro at det skulde være nogen fare. Det var imidlertid med bange anelser jeg gikk hjem, og det kom derfor heller ikke overraskende på mig, da det begynte å bli uro, fordi «Latham» ikke var kommet frem til Kingsbay. Men ennå hverken kunde eller vilde jeg

tro at der virkelig skulde være inntruffet en alvorlig ulykke.

Efter Amundsens uttalelse, at han hadde alt det med som Nobile hadde bedt om, håpet jeg i det lengste at de hadde fløiet direkte til Nobiles leir, eller også først søkt på østsiden efter de 6 som hadde fulgt med ballongen, og som Amundsen syntes det var tenkt for lite på. Men da det ble konstatert, at han heller ikke var observert fra Nobiles leir, og time efter time og dag sluttet sig til dag, og alt var stille om ham, forstod man jo at en ulykke måtte være hendt.

3 timer efter starten hørtes der et rop gjennom eteren – det var de siste livstegn. ...

\*\*

## Flere fly deltok i ettersøkningen etter Nobile

Flybesøket i Tromsø den 17. juni<sup>iv</sup>

Søndag 17. juni var det et større flyvebesøk i byen. Den ene maskin efter den annen kommer durende innover øya, glider flott ned mot sundet, hopper lett og grasiøst bortover sjøen, ligger så rolig og glitrer i solskinnet. Byen fikk næsten preg av å ha en flyvehavn.

Man hadde jo gått hele søndags formiddag og ventet både en svensk og en finsk flyver («Turku»); men hvem som vilde komme først eller noen kom i det hele tatt visste man ikke med sikkerhet, og så gikk man der i spenning.

Ved ½2-tiden hørtes motordur nord for byen. Det var den finske maskin som kom over Skibotn. Da den nådde frem hit, var den omtrent fri for bensin og i Sannessundet måtte den gå ned å skrape sammen de siste rester og klarte sig så vidt inn på havnen. Den hadde fløiet direkte fra Wasa i Finland hvor den hadde ligget for tåke. Maskinen var merket "K. Salg" og var en finsk postflyver. Ombord var foruten lederen av ekspedisjonen løytnant Sarko også to andre, en fører og en mekaniker.

Utpå kvelden kom der melding om at den svenske flyver «Uppland» var startet kl. 9 fra Narvik direkte for Tromsø, og litt før kl. ½11 seilte den innover byen, gikk ned på sundet og la sig ved siden av sin finske kollega. Den hadde brukt 1 time og 25 minutter fra Narvik og hit.

«Uppland» er en stor passasjerflyver med plass for 10-12 passasjerer. Den er utstyrt med 3 motorer og har en aksjonsradius på vel 4000 km. «Uppland» var bemannet med 5 mann med sersjant Nils-son som fører.

Utover kvelden og hele natten igjennem var de to maskiner omsvermet av en hel liten flåte småbåter med skuelystne, unge og gamle. Båtene lå hele den vakre sommernatt tilende rekende i sundet omkring junkermaskinene. På kaiene stod en masse mennesker. Man ventet jo Amundsen kl. 3 med den franske maskin «Latham». –

Været var jo fint og folk vilde ikke gå hjem før de hadde hyldet Amundsen. Det varte og det rakk før ham kom, og først kl. 6 (mandag 18. juni) fikk man øie på franskmannen over "Rya" og straks efter gikk den ned på sundet sør for jeteen. Den ble hilst med hurrarop og straks omsvermet av en masse båter. Maskinen ble slept inn til Vestlandskes oljelager for å fylle bensin. Den skulde ta inn ca. 2500 liter. Roald Amundsen og løytnant Dietrichson gikk straks efter i land som apoteker Zapffes gjester.

\*\*

## Opplysninger om de andre flyene

«Uppland» og «Turku» skulde starte samtidig<sup>v</sup>

Videre telegraferer vor korrespondent i Tromsø: Fem og tyve minutter efter «Latham» satte også den svenske flyvemaskine «Uppland» og den finske, «Turku» sig i bevægelse. Men efter en times manøvrering i sundet gik de ind på nordre havn. Den svenske maskine startet noget senere, den finske maskine gjorde likeledes et nyt forsøk, men det viste sig at maskinen var for tung og den gik derfor ind på sin fortøiningsplads igjen. «Uppland» foretok en kort flyvning, men kom ikke så høit opp som den ønsket, og snudde derfor.

Begge maskiner ligger nu klar til start og venter på vind.



«Uppland»



«Turku»

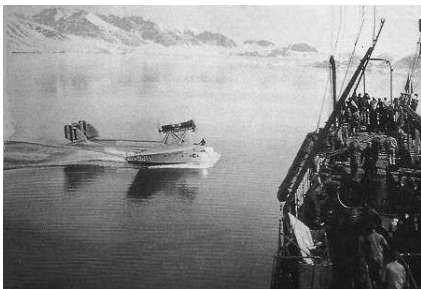
Aftenposten 19. juni:

Den finske og den svenske maskin startet fra Tromsø 25 minutter efter Amundsen. Alle 3 maskiner satte kurs for Svalbard. To timer efter kom den finske maskin tilbake og gikk ned på Tromsø havn. Den var for tungt lastet. Kort efter kom også den svenske maskin tilbake. Også den var for tung lastet. De er nu påny startklare, men ennå idag morges kl. 8.20 var de ikke startet, da det var vindstille og de trenger vind for å lette.

\*

### Maddalena startet med «SS-55» fra Vadsø

Fra Vadsø telegraferes, at den italienske flyvemaskin «S-55» med major Maddalena som fører startet kl. 12.30 igår. Den satte kursen utover Tanafjorden, samme vei som den lørdag (16. juni) kom tilbake efter vendereisen til Bjørnøen. Herom telegraferes der forøvrig gjennom Myres Pressebureau fra Vadsø.



«S-55» i Kings Bay

Tåken som tvang «S-55» tilbake i lørdags efter at denne var kommet næsten til Bjørnøen, bestod bare av et belte, som det vilde ha vært let at trænge igjennem, da det var klart nordenfor. Dersom italienerne hadde konferert med lokalkjendte folk her i Vadsø, vilde de vel neppe heller ha tatt hensyn til tåken. Der

hersket nemlig tåke også over hele Øst-Finmarken med østlig vind; men det er en gammel og sikker erfaring, at når værforholdene er slik her er det klart over Spitsbergen.

Under landingen efter Bjørnøya-turen lørdag skadet Maddalena sit ene knæ og ble da han om natten kom i land, straks tat under lægebehandling og forbundet. Ved røntgenfotografering ble der konstatert brist i knæskålen, men trods dette startet altså Maddalena allikevel.

\*

«S. 55» passerte Bjørnøya kl 17.20.

Spesialtelegram til «Aftenposten.

Bjørnøya, 18. juni.

«Michael Sars» kom hit idag og har landsatt ny radiotelegrafist samt overstiger Syvertsen med 8 mann. De skal utvinne blyglans og nærmere undersøke disse forekomster. Der ble også en del petroleum for fiskerne. Klokken 17.20 passerte den italienske flyvemaskin over Bjørnøya i fint klarvær og i ca. 300 meters høide.

### **De sidste meldinger i natt**

Fra Ny Ålesund telegraferes til Norsk Telegrafbureau:

Flyveren Maddalena kom hit kl. 1/29 og landet fint. Det er stille klart solskinsvær.

(Det var den første flyveferd mellem Norge og Svalbard.)



«Marina I»

I morges i 7-tiden (19. juni) kom nok en flyver til Tromsø. Det var den italienske maskin «Marina I» ført major Penso. Maskinen startet fra Italia i forrige uke og fra Luleå i natt kl. 3. Den ligger for tiden borte ved Vestlandske petroleumsanlegg og tar inn bensin og olje. Det er en stor maskin med to motorer på tilsammen 500 hk. og en fart på 150-200 km. i timen. Besetningen består 5 mann. Når den kommer til å fortsette er ennå ikke avgjort.

\*

### **Roald Amundsen avsto samflyvning til Svalbard da han fant å måtte operere på egen hånd<sup>vi</sup>**

Ny Ålesund 20. juni

Bjørnøya radio varsler at den er blitt bedt om å gi beskjed om den har hørt noget fra Amundsens maskin mandag. Det er rimelig at den er gått så langt øst, at Bjørnøya neppe har hørt noget.

I en samtale jeg i natt hadde med «Uppland»s fører Nilsson, fortalte denne at svenskene hadde forsøkt å få samarbeide med Amundsen i Tromsø for å få veiledning og hjelp nordover, men Amundsen svarte at han fant å måtte operere på egenhånd, da det hastet uhyre med å komme italienerne til undsetning – da det nu gjelder dager.

Alle i Ny Ålesund venter, at Amundsen har en trumf i bakhånden. Den kraftige maskins store aksjonsradius, de dyktige flyvere og Amundsens store innsikt og erfaring gir grunn til å gå ut fra dette.

### **Fritz Zapffe uttaler<sup>vii</sup>:**

Amundsen har ikke avvist samarbeide med de andre flyvere.

I flere aviser kan man fremdeles se meddelelser om at Roald Amundsen her i Tromsø på direkte henvendelse fra de andre flyvere som skulde til Svalbard, skulde ha svart at han ikke ønsket noget samarbeide med dem. I den anledning må det på det sterkeste pointeres at dette ikke forholder seg så. Under sitt opphold her var Amundsen hos apoteker Zapffe og forlot ikke hans hus så lenge oppholdet varte. Amundsen var sammen med Zapffe fra ankomsten til avreisen, og det ble ikke vekslet et ord med de andre flyvere. Derimot uttalte Amundsen til Zapffe at "vi burde vel kanskje ha hatt en konferanse med de andre flyvere," hvortil Zapffe bemerket: "Ja, det er merkelig at de ikke har søkt deg."

På forespørsel hos den svenskekonsul her, erklærer denne at svenskene ikke har nevnt noget til ham om samarbeide med Amundsen.

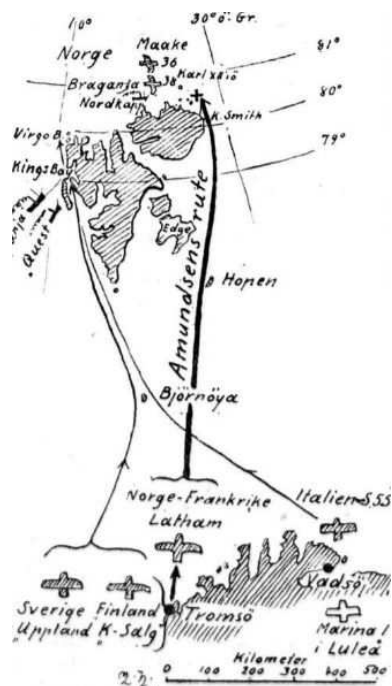
\*\*

### **Hvor er Amundsen?**

### **Har Amundsen sat kursen direkte for Nobiles leir?**

Endnu kl 5.30 inat forelå der ingen melding om at «Latham» med Amundsen ombord var nådd frem til Svalbard. Det kan da ikke undgås, at den tanke slår en: Har Amundsen sat kursen direkte

for Nobiles leir? – Man husker hvor interessert Amundsen ble, da han hørte meldingen fra Nobile om, at der nu dannet sig mange råker rundt om. Det vilde være en enestående resolut og dristig dåd, men Roald Amundsen har alltid vært en handlingens mand som ikke har veket tilbake for ta en rask beslutning og gjennomføre den. – Reelt er der intet iveien for at gjennomføre en sådan flyvning. Maskinens aktionsradius er stor nok, og at han har førsterangs flyvere med sig vet vi jo. De meldinger som vil indløpe i dag, kan imøtesees med mere end almindelig interesse.



De sidste meldinger fra Geofysiske institut i Tromsø går også ut på, at været i Ishavet for øieblikket er glimrende, en grund mere til at gjøre sit dristig, forsøk med en gang.

*Kartet viser den antatte kursen til de fire flyene.*

### Ingen meldinger om «Latham» siden mandag 18. juni<sup>viii</sup>

...Efter de opgaver, som er offentliggjort om «Latham» skulde den kunne flyve 4500 kilometer uten mellemlanding med en gjennomsnittsfart av 150 kilometer i timen. Avstanden fra Tromsø til Nobiles leir efter den siste posisjon, han opga, skulde være 1200 a 1400 kilometer. Roald Amundsen kunde altså ha nådd leiren tidlig igårmorges under de gode værforhold, som visstnok har hersket på østsiden av Svalbard, men man må nok efter de meddelelser, vi har bragt ovenfor, gå ut fra, at til igår middag var han iallfall ikke kommet dit. Ingen vet jo heller noget sikkert om, hvilke planer han hadde ved avreisen fra Tromsø. Det foreligger som en mulighet, at han kan ha fløiet en tur innover østisen for å se efter de syv, som ble ført bort av ballongen og som man senere intet har hørt fra. Men noget sikkert om det vet ingen.

Amundsen fører med sig i aeroplanet to båter og en slede. «Latham» er utstyrt med trådløs telegraf. Denne når neppe over en større avstand enn 1000 kilometer. Det vil si at en meddelelse fra «Braganza» eller «Citta di Milano», men fra ingen av disse steder foreligger der i natt nogen meldinger fra ham.

\*

### Er Roald Amundsen gått ned på Østisen?

#### Tvilsomt om «Latham»s trådløse da kan brukes.

#### Nogle uttalelser av kaptein Gottwaldt

Vi hadde inatt en samtale med radioeksperten kaptein Gottwaldt, der som bekjent var med på Roald Amundsens polflyvning med «Norge». Vi spurte kapteinen, om han visste noget om, hvordan «Latham» er utstyrt med radiomateriell. Kapteinen sier, at han ikke tør uttale sig om det da han ikke personlig har forvisset sig om forholdet. Men han antar at maskinen har med en av de vanlige langbølgesendere, og at den dessuten har med et lite kortbølgeapparat.

Kapteinen er forøvrig ikke forbauset over, at der ikke er kommet nogen melding fra Amundsen.

– Det er ikke hans vane å si meget. Enten må han være kommet frem til Nobiles leir, eller også er han gått ned på isen på østsiden av Svalbard, sier Gottwaldt. I begge tilfeller har han antagelig nok å gjøre, så det undrer mig ikke at han er taus. Forresten er det jo et stort spørsmål om han har apparater til å sende noget, når han befinner sig på isen.

– Med et langbølgeapparat kan man nå fra 500 til 1000 kilometer, opplyser kapteinen videre, og en kortbølgesender når som bekjent gladelig til Sydpolen, selv om man bare har et par watt, dersom forholdene ellers er gunstige.

– Men, slutter kapteinen, hadde jeg vært med vilde jeg ikke betenkt mig på å opgi posisjonen hver time.

\*

### Ingen grund til at nære ængstelse for «Latham»<sup>ix</sup>

Selv om «Latham» med Amundsen og Giulbaud muligens endnu ikke er kommet frem til Nobiles leirplads er der dog ikke grund til at nære nogen ængstelse. Vi talte igårftes med en av vore kyndigste mænd på flyvemaskinernes område, direktør Gulliksen for flyvemaskinfabriken på Kjeller, som på vor antydning om der kunde være grund til at nære nogen frygt, erklærte at det var der absolut ikke nogen grund til. «Latham» er specielt bygget for Atlanterhavsflyvning og har de bedste motorer, som franskmændene overhodet kan bygge. Direktøren antok at maskinen hadde benzin for henimot 40 timer. Det var kl. 4 mandag ettermiddag den startet.

Til disse beroligende uttalelser fra direktør Gulliksens side kan også føies den opplysning at det bare er under flyvning maskinens antenne er i virksomhet idet den henger frit ned under maskinen.

Den svenske, finske og anden italienske maskine er nu startet fra Tromsø. Herom meddeler Morgenbladets korrespondent i Tromsø igår ettermiddag:

«Uppland», «Turku» og «Marina I», som kom hit kl. 7 i dag morges, gik kl. 5.30 i ettermiddag nordover sundet. Endnu tyve kilometer fra byen kunde man ikke se at det hadde lykkedes dem at løfte sig. Det var en fin bris, men muligens har de vært for tunge.

I forbindelse med de startvanskeligheter den svenske maskine først hadde nævnes det at benzolen, som svenskerne bruker istedetfor benzin, ikke skulde være, heldig. Til sammenligning kan anføres at «Latham» lettet på ca. halvanden kilometer. Den fløi ganske lavt i omkring 50 meters høide over Rystrømmen. De finske og svenske flyvere hadde ifølge Tromsø ønsket at flyve sammen med Amundsen, men de søkte ingen konferance med ham. Da de opdaget at Amundsen var ifærd med at starte, ble der en feberagtig travlhet ombord i begge maskiner, men som før meddelt lykkedes altså ikke starten da.

Et senere telegram fra Tromsø meddeler: Den finske maskine måtte returnere hit til Tromsø iaften og fortøiet på sin gamle plads. Det var ikke lykkedes den at komme sig opp. Den svenske og italienske derimot lykkedes det. «Uppland» gik opp fra Kvalsund, «Marina I» fra Grøtsund omtrent samtidig. Den ene ble rapportert fra Torsvåg på vei nordover. Besætningen på den tilbakevendte finske maskine meddeler, at italienerne satte på land en mand med bagage.

«Citta di Milano» har forespurgt hos Nobiles representant her i byen, hvor den igår adviserte flyvebåt «Latham» blir av. Likeså forespør sendemand Bassøe om Amundsen, men ingen her kjender den rute han vilde vælge. Amundsen rapportertes fra Bjørnøen igår.

Et andet telegram fra Bjørnøen går derimot ut på, at maskinen ikke er observert derfra.

Geofysisk institut i Tromsø opplyser, at man opfanget radiosignaler fra Latham de første timer efter starten. Imidlertid ble den elektriske strøm borte, så radioapparaterne på institutet kom ut av funksjon. Forbindelsen ble derfor temmelig kortvarig. Så vidt man i Tromsø kunde bedømme vær-situationen, var den udmerket helt opover til Spitsbergen både mandag og igår.

\*

### **Ingen signaler fra «Latham» opfanget av Bjørnøen.**

Bjørnøen radio meldte ved midnatstider, at man ikke i løpet av hele gårdsdagen hadde hørt nogen signaler fra den franske maskine «Latham». I samme retning gik en meddelelse fra Green Harbour.

\*

«Uppland» nådde Spitsbergen i sigte klokken 10 igårftes (19. juni). Den fløi ikke sammen med italieneren.

Ifølge telegrammer til N. T. B. passerte den svenske flyvemaskine Bjørnøen 20 minutter over 9 igårftes (19. juni). Den gik ret over den derværende radiostation. Firti minutter senere, omkring kl. 10, meldtes det fra maskinen, at man nu kunde skimte Spitsbergen. Og efter den fart som maskinen indtil da hadde hat, skulde den antagelig ha vært utenfor Green Harbour mellem ½12 og 12 inat.

«Uppland» var ikke sammen med den italienske maskine.

Til Aerotransport i Stockholm indløp der inat kl. 0.45 et telegram fra flyveren Nilsson, som meddelte at «Uppland» passerte Hornsund kl. 23 og Isfjorden kl. 23.40.

**Maddalenas og Pensos rapporter om værforholdene under deres flyvninger<sup>x</sup>** (se værkartet siste på side)

I det officielle kommunike, som igår utsendtes fra Roma om eftersøkningsarbeidet ved Svalbard er også medtat de beretninger, som majorerne Maddalena og Penso har avgitt om flyveforholdene under deres flyvninger fra Norge til Kingsbay. Maddalena fløi fra Vadsø samme dag som Amundsen og Guilbaud med «Latham», den 18de juni, Penso fløi fra Tromsø dagen efter.

Maddalena fortæller at efterat han var startet fra Vadsø den 18de ds. fik han sydvestlig vind et stykke utenfor Nord-Norge. På en strækning av 150 sjømil var det derefter tett tåke i en høide av mellem 100 og 500 meter. Omkring Bjørnøya var det klarvær og sigtbarheten var meget god. Det blåste østlig kuling og det var adskillig sjø. Fra Bjørnøya til Ny Ålesund var sigtbarheten god. Vinden var østlig og vindstyrken var avtagende. Han var nødt til at gå ned vest for Bjørnøya næsten 500 meter fra land for at rette noget på maskinen. Det lykkedes, men det var meget vanskelig på grund av sjøgangen.

Penso, som startet den 19de juni kl. 6 ettermiddag fra Tromsø meddeler, at han hadde frisk østlig bris. Det var tåke og skyer indtil en høide av 600 meter. Forholdene var uforandret helt til 60 sjømil nord for Bjørnøya. På grund av skydækket kunde han ikke se Bjørnøya. Sigtbarheten henger nord var middels, 6 sjømil. Penso så flere drivende isflak. Vest for Spitsbergen var sjøen rolig. Det var stille vær og meget god sigtbarhet.

### **Radiosignaler<sup>xi</sup>**

Tromsø 19. juni. Geofysiske institutt opplyser på henvendelse at man opfanget radiosignaler fra «Latham» de første timene efter starten. Imidlertid gikk den elektriske strøm så radioapparatene kom ut av funksjon og forbindelsen ble derfor kortvarig. Bjørnøya opplyser kl. 2 i middags at man ikke har hørt eller sett «Latham» eller hatt nogen forbindelse med flyvemaskinen. Så vidt vites var det og er fremdeles utmerket vær på selv Spitsbergen. Det er visstnok meningen at de flyvemaskiner som for øieblikket ligger her, vil forsøke at starte i ettermiddag. Det er stille vær og det vanskelig å få de tunge maskiner opp hvis det ikke er lidt vind.

\*

Privat telegram til Adresseavisen 26. juni

Bjørnøya 25. juni. «Michal Sars» kom idag tilbake til Bjørnøya efter å ha fulgt iskanten til 200 nautiske mil øst av øen. «Latham» med Roald Amundsen startet som bekjent fra Tromsø for Kings Bay ca. kl. 4 og hørtes kl. 6.45 anrope Kings Bay. Den må da ha vært i nærheten av Bjørnøya og er enten forulykket eller gått ned på havet sydvest for Bjørnøya hvor skibsfarten foregår. I det fine vær i den forløpne uke må «Latham» ha kunnet holde sig lenge flytende. Der er også en svak mulighet for at den har nådd Spitsbergens øde sydkyst.

\*

### **«Uppland» og «Marina» (Penso) har begge søkt etter «Latham»<sup>xii</sup>**

I et telegram fra chefen for den svenske undsætningsekspedition på Spitsbergen, kaptein Thornberg, sendt fra «Tanja» via Svalbard radio ved midnat til lørdag den 23de juni til chieffen for det svenske forsvarsdepartement meddeles det, at på foranledning av Riiser-Larsen startet «Uppland» fredag aften kl. 10 på en rekognosceringsflyvning for at se efter Amundsen langs Spitsbergens vestkyst rundt Sydkap til Wichbugten.

Denne flyvning ble desværre resultatløs.

I et telegram til chefen for det svenske forsvarsdepartement sendt fra «Quest» St. Hansaften heter det:

«Uppland» er kommet tilbake til Virgohavn uten at finde Amundsen.. «Uppland» – ligger indtil videre i Virgohavn.

Fra Roma meddeles gjennom Norsk Telegrambureau igår: Major Penso startet kl. 10 lørdag formiddag for at foreta en rekognosceringsflyvning over Vest-Spitsbergen efter «Latham». Flyveren tilbakela en strækning på 800 kilometer og nådde helt til 50 kilometer fra Sydkap. Sigtbarheten var meget god, men man opdaget ikke noget spor av den franske maskine.

### **«Latham»s radioutstyr**

Som nævnt forleden, ble der telegrafisk forespurgt i det franske marinedepartement om «Latham»s radioutstyr. Marinedepartementet har herpå svart at flyvebåten Guilbaud har anropssignal F. M. G. P., anropsbølge 600, sendingsbølge 800, udæmpet, modulert, rækkevidde 800 kilometer under flugt, 100 kilometer på vandet. Det er dette, som betyr at «Latham» bare, som nævnt har langbølgesender. Det er derfor tvilsomt om de fire stationer, som er sat ind i lyttetjenesten efter «Latham», vil kunne høre eventuelle signaler. Geofysisk Institutt har derfor anmodet disse fire indtil videre at lytte på



omkring 800 meter. Større er derimot chancen for at Bjørnøen, Spitsbergen og skibe i Svalbard-området skal kunne opfatte noget. Geofysiske har derfor anmodet Bjørnøen, «Heimland I» og «Ingeren» samt «Michael Sars» om at lytte likesom det har anmodet Bjørnøen om at avtale en slik ordning med «Heimland I» og «Michael Sars» at der blir kontinuerlig lytting på 800 meter ved disse stationer.

Denne lyttetjeneste som nu har vært i fuld virksomhet siden nat til lørdag har hittil ikke git nogen resultater. Lørdag eftermiddag telegraferede «Morgenbladets korrespondent i Tromsø:

\*

Heller ikke skibene i Svalbard-farvandene har set eller hørt noget.

Fangstfartøiet «Heimland» telegraferer idag, at det var på 75.5 nordlig bredde og 18.3 østlig længde skibet hadde svak, østlig bris, det var helt klart med vidt utsyn fra tonden. Men fra Amundsen hadde skibet hverken hørt eller set noget. «Heimland» hadde forespurgt ombord i andre fangstfartøier det hadde møtt, om de hadde set noget. Men ingen hadde observert noget som helst. «Heimland» har nu forespurgt i forsvarsdepartementet, om det ønsker at det skal gå nord igjennem Storfjorden, den stor havåpning mellem østkysten og Edgeøen og Barentsøen.

\*

Fra Michael Sars» mottok forsvarsdepartementet igår meddelelse om at skibet hadde avsøkt strækningen fra Bjørnøen til 75 grader 38 minutter nordlig bredde og 20 grader, 55 minutter østlig længde. Videre hadde skibet avsøkt iskanten til nordlig bredde 75 grader og 45 minutter og 24 grader 20 minutter østlig længde. «Michael Sars» hadde intet set like så litt som tre fangstskuter, det hadde praiet, hadde set noget.

Som før meddelt skal den franske krydser «Strasbourg» sammen med panserskibet «Tordenskjold» og avisoen «Quentin Roosevelt» delta i ettersøkningen efter «Latham». «Strasbourg» er nu kommet til Cherburg for at ta ind forskjellige forsyninger. Den går fra Cherburg idag og vil underveis nordover anløpe en norsk havn, antagelig Bergen, for at ta ombord en norsk sjøofficer eller kjendtmann for at være med under Svalbard-togtet. Det franske marinedepartement har anmodet forsvarsdepartementet om en slik ordning, som også vil bli iverksat for «Quentin Roosevelt»s vedkommende.

\*

### **Penso tror at Amundsen er gått ned søndenfor Bjørnøya. Han vil avsøke dette område**

«Morgenbladets korrespondent i Tromsø telegraferer at ifølge meddelelse fra Ny Ålesund blir major Penso fløiet helt ned til Bjørnøen for at lete efter Amundsen. Nedover fløi han langs Spitsbergens vestkyst, tilbakeveien la han 20 kilometer længere vest. Det var usedvanlig klart vær og synsvidden var omkring 100 kilometer.

Penso, som intet tegn så efter Amundsen, mener at han er gåt ned syd for Bjørnøen og er drevet vestover. Major Penso vil flyve til Tromsø og tilbake igjen og herunder avsøke havet mellem Norge og Bjørnøen.

\*

### **«Latham»s betingelser for at klare sig i sjøen<sup>xiii</sup>**

Direktør Gulliksen mener, at der fremdeles er grund til håb.

Hvis nødlanding er foretat inde i isen, er utsiktene forholdsvis gode.

Oplysningen fra Tromsø til Morgenbladet for igår om at man sidst hørte fra Roald Amundsen og Guilbaud mandag eftermiddag den 18de juni kl. 6.45 og likeledes kommandørkaptein Guilbauds ytring om at maskinen ikke hadde videre forutsetninger for at klare sig i høi sjø, om den skulde være nødt til at gå ned, foranlediger et nyt spørsmål: Hvor var «Latham» klokken 6.45?

Da maskinen var ganske ny og bygget for en forestående Atlanterhavsflyvning og ikke en gang helt færdig til den, da spørsmålet om Svalbard-flyvning først meldte sig, er det vanskelig at få utførlige opplysninger om «Latham» – siger premierløytnant Gulliksen, direktøren for flyvemaskinfabriken på Kjeller, som vi henvender os til. Imidlertid mener direktøren, at den kan sammenlignes med en anden fransk maskine – Cams – med en 500 hestekræfters Farmanmotor, og i så tilfælde skulde «Latham» gjøre 175 km. pr. time. Eller den skulde med andre ord være omkring 500 kilometer nord av Tromsø, da den sendte sit sidste signal; det vil igjen si omkring fire mil unda Bjørnøen, som den imidlertid neppe kan ha set, da der – ifølge major Maddalenas opplysninger – var et bredt tåkebelte i Bjørnø-avsnittet.

Vi spør også direktør Gulliksen om hans mening om maskinens evne til at holde sig flytende i tilfælde den hadde vært nødt til at gå ned på sjøen. Til det svarer han, at det skulde være temmelig høi sjø, før der ble nogen fare for den, så sterkt som den var bygget for sit specielle øiemed.

– Men hvis den nu har vært uheldig også under nødtvungen nedstigning på sjøen.... kommet på kant for eksempel? Der er Atlanterhavsflyvere, vi aldrig har fåt høre noget mere om!

– Ja, da har den vært ferdig med engang. Imidlertid kan jeg fremdeles ikke tro på en mulighet. Ikke fordi jeg stiller håbet opp som noget man skal klamre sig fast til uten at der er skjellig grund til det. Men jeg mener, efter det jeg kan slutte mig til av avisernes opplysninger om vær og vind og andre forhold, at jeg fremdeles ikke tror på nogen pludselig katastrofe.

Et andet punkt, som er av interesse, er, hvorledes det forholdt sig med isen den 18de juni. Ingeniør Orvin på Svalbardkontoret opplyser, at den lå nokså langt ned i de dagene, helt ned i retning av Bjørnøen fra øst av. Men ikke så langt ned at det punkt Amundsen var kommet til klokken 6.45 var dækket av drivis. En mulig nedstigning ved det klokkeslet må ha fundet sted i åpen sjø. Værre er det om Amundsen og Guilbaud har forandret plan og er gåt østover istedenfor til Kingsbay. Da kunde den kort tid efter klokken 6.45 være kommet ind over en ”iskant” i ful opløsning, for det er oplyst at det var østenvind og når vinden står fra isen sprer flakene sig i ”iskanten”. En nødnedstigning mellem slike flak må volde en flyvemaskine overordentlig store vanskeligheter, for ikke er flakene til at gå på og heller ikke er de til at manøvrere mellem. Er der nogen sjø, kan de virke ødelæggende på en farkost, som ikke er beregnet til at holde ut den slags påkjending. Har «Latham» derimot foretat nødnedstigning nordenfor iskanten skulde chanserne være betydelig bedre med stille råker inde i isen.

\*

### **Er Amundsen og hans kamerater forulykket?<sup>xiv</sup>**

#### **For 8 dager siden «Latham» startet fra Tromsø, men fremdeles intet spor**

Det var i går ettermiddag en uke siden den franske flyvebåt «Latham» med Roald Amundsen, Dietrichson og de fire franskmenn startet fra Tromsø, men der foreligger i det øieblikk dette skrives ennu ingen melding om de seks menns skjebne. Den siste forbindelse som utenverdenen hadde med dem var gjennom Geofysisk institutt som forrige mandag kveld kl. 18.45 – nær tre timer efter starten fra Tromsø – hørte «Latham» anrope stasjonen i Ny-Ålesund. «Latham» ønsket å sende noen telegrammer. En time tidligere hadde Ingø radio forbindelse med «Latham». Etter det som foreligger har stasjonen i Ny-Ålesund imidlertid ikke hatt noen forbindelse med «Latham», og de telegrammer Amundsen og hans kamerater ønsket å sende ut, fikk de visstnok ikke ekspedert.

«Latham» skulde være i nærheten av Bjørnøya da ”Geofysen” hørte den sist, men stasjonen på Bjørnøya har intet hørt.

Vi vekslet igår noen ord med direktør Krogness om Amundsen-ekspedisjonens skjebne.

Direktøren uttalte at det var hans bestemte inntrykk at det var Amundsens mening å fly til Ny Ålesund. Om grunnen til at «Latham» ikke er nådd dit, kan der selvfølgelig stilles mange hypoteser.

Kan det tenkes at Amundsen er fløiet til Frans Josefs Land for å søke etter det parti som drev av sted med «Italia»s ballong, spør vi.

– Det er jo en nærliggende tanke. Det kan jo også tenkes at «Latham» er landet et annet sted mot øst for å søke etter ballongpartiet. Eller at maskinen er blitt tvunget til å nødlande ett eller annet sted på Svalbard.

Den radiostasjon ekspedisjonen har til benyttelse i tilfelle nødlanding vil ikke nå lenger enn ca. 100 km., så man må jo være temmelig nært for å høre den.

Om værforholdene den dag Amundsen startet uttaler hr. Krogness at det var godt og siktbart vær. Men dagen før blåste det sterkt ved Bjørnøya, og det var sterk sjøgang, så havet hadde neppe lagt seg helt da Amundsen passerte.

Det har for øvrig vært bra vær den uke som er forløpet siden Amundsen startet.

—

En flyvemaskin er imidlertid ikke videre rar sjøbåt, og den seilduksbåt ekspedisjonen hadde med, er neppe til stor nytte hvis «Latham» har måttet nødlande på åpent hav. Setter det inn med storm vilde 6 menns skjebne være beseglet i løpet av kort tid, hvis de befinner seg ute i Norskehavet.

Efter hvad der opplyses skulde ekspedisjonen ha mat med for ca. to uker, en kragkarabin og endel i ammunisjon og endel ekstra klær og forskjellig annet polarutstyr. På Svalbard er det i løpet av de siste dager foretatt omfattende i undersøkelser uten resultat.

\*

## **Direktør Krogness, Geofysisk institutt, redegjør om hva som hendte før «Latham»s startet i fra Tromsø.**

### **Hvordan var flyvebåten utstyrt?<sup>xv</sup>**

Amundsens sterke side har vært hans planleggelser, kloke beregninger – ingen overilede skritt. Været er viktig for flyverne – ærlig på en flukt som den over Ishavet. Mandag morgen 18. juni – den dag «Latham» startet fra Tromsø – ringte kaptein Dietrichson opp til direktøren ved Geofysisk institutt, hr. Krogness, og spurte om værutsiktene.

Direktøren svarte, at man hadde tåke på Bjørnøya og at der hadde blåst kuling – styrke 6 etter Beauforts vindgraderingssystem, d.v.s. kuling i lengere tid, men at denne nu hadde gitt sig slik som vi hadde ventet.

Vi antok at tåken på Bjørnøya stod i forbindelse med isgrensen, som vi antok ikke lå langt fra øya, da det hadde blåst adskillig fra øst i det siste. Vi antok videre, at tåken strakte sig opp til omtrent midtveis mellom Bjørnøya og Sydkapp, Spitsbergens sydspiss; fra dette sted altså, det vil si midtveis mellom Bjørnøya og Sydkapp, og nordover var vinden sydlig. De vilde altså her få medvind. Værforholdene over hele Spitsbergenområdet var rolige og gode og vi rådet til, at de gikk langt nok mot vest, så de kom utenfor tåkeområdet, som vi antok muligens strakte sig over hele Barentshavet. Såvidt jeg erindrer, ble der ikke talt noget om værforholdene på en østligere rute. Jeg spurte om når de vilde starte. Han svarte, at de helst vilde komme avgårde så hurtig som mulig.

Klokken 11.30 ringte apoteker Zapffe opp for å forhøre sig om værforholdene. Amundsen kom da også i telefonen. Jeg forklarte ham hvad jeg hadde meddelt Dietrichson om vær-situasjonen, men meddelte videre, at vi av den værmelding vi hadde fått klokken 11, hadde fått en noget annen omfatning av vær-situasjonen. Den hadde vist sig at der var kommet et lavtrykk, som strakte sig nordfra sydover over havet mellom Grønland og Spitsbergen. Det kunde tenkes at dette lavtrykk kunde skape vanskeligheter for landingen, idet det kunde tenkes at det vilde lage skyer og usiktbart vær. Vi trodde dog ikke at dette lavtrykk vilde komme til å genere, da det for det første var svakt utviklet og for det annet syntes å bevege sig meget langsomt. Vi antok at vi ved næste værmelding klokken 11 om eftermiddagen vilde få bedre rede på hvordan dette lavtrykk vilde utvikle sig.

Situasjonen var slik at man ved å flyve straks muligens kunde få utnytte en chance, som kunde forspille, hvis man ventet, men på den annen side kunde man risikere landingsvanskeligheter, hvis lavtrykksområdet utviklet sig. Noget kraftigere og gikk fortere enn vi antok.

Amundsen bemerket at det efter hans skjønn var betenkelig å starte i en såvidt tvilsom situasjon og mente at man burde avvente meldingen klokken 14. Vi ble enige om å konferere nærmere litt over klokken 14, når disse meldinger forelå. Der ble også nevnt, at man i tilfelle av vanskeligheter nord for Bjørnøya hadde endel vann på Bjørnøya, hvor maskinen muligens kunde gå ned. Vi var dog i tvil om disse vann ikke fremdeles var isbelagte. Amundsen trodde at de måtte være isbelagte. Jeg lovet å søke i skaffe rede på dette til klokken 14. Amundsen nevnte ikke noget som kunde tyde på i den retning at han ikke vilde reise til Kings Bay. Han var i særlig grad interessert i landingsforholdene i Kings Bay og i hvordan isforholdene var i selve Kings Bay-fjorden. Dette lovet vi å undersøke om mulig klokken 14, dermed sluttet vår samtale.

Litt over klokken 14 ringte hr. Zapffe opp, og jeg meddelte ham at lavtrykket mellom Grønland og Spitsbergen ikke hadde beveget seg synderligere og ikke hadde utviklet sig kraftigere. Situasjonen hadde med andre ord utviklet sig som vi hadde antatt, og vi fant å kunne tilråde start snarest mulig.

Amundsen var sammen med Zapffe, men jeg snakket ikke den gangen med ham. Jeg fikk inntrykk av at de hadde stort hastverk, og vilde gjøre sig klar til å starte snarest mulig. Jeg hadde ikke erholdt de ønskelige ismeldinger fra Spitsbergen og Bjørnøya, og det ble avtalt, at jeg skulle telefonere disse, når Amundsen og Guilbaud med ledsagere kom til Vestlandske Petroleumskompanies lager, hvor flyvemaskinen lå.

Da jeg ringte opp (litt før klokken 16 var det visstnok), fikk jeg tak i Dietrichson som jeg hadde en kort samtale med. Da været kl. 14 hadde bedret sig betraktelig, det var således blitt klart på Bjørnøya, lot det til at det var bestemt, at de skulde reise snarest mulig. Jeg fikk det inntrykk at Dietrichson hadde det meget travelt og at de skulde starte hvert øieblikk. Vi fikk så vidt avtalt radiomøtetid 2 ganger pr time, når vi hadde anledning for værtjenesten og forresten når som helst. Fra kl. 19 vilde vi være optatt med værmeldinger; da skulde vi anmode Bjørnøya om å overta lytningen. Dette ble gjort.

Det siste vi hørte fra aeroplanet var kl. 18.45; det anropte da Kings Bay t. u. j. og sa at det vilde sende flere telegrammer. Såvidt vi forstod, opnådde de dog ikke forbindelse.

Ingøy radio har meddelt, at de hadde forbindelse med aeroplanet kl. 17.40. Et kvarter senere hørte Ingøy det anrope t. q. e., Longyearbyen, men senere har stasjonen intet hørt.

Jeg gikk etter min samtale med herrene ut fra at det var deres hensikt å flyve til Kings Bay. At de kunde ha noen annen plan falt mig ikke inn, spesielt falt det mig ikke inn at de kunde tenke på å reise langs Øst-Spitsbergen, idet de har, som jeg også nevnte for dem, måtte regne med tåke i nærheten av iskanten. Jeg vilde dog bemærke at det er en del tvilsomt om antagelsen av et tåkebelte ved iskanten er korrekt. Det kan hende, at dette tåkebelte ikke har eksistert og at tidligere tåke ved Bjørnøya kan ha skyldtes andre årsaker. Hvis derfor aeroplanet er kommet derop og har funnet klarvær kunde det jo tenkes, at de ombordværende har ombestemt sig og tatt en rute på østsiden av Spitsbergen. Etter det som er forefalt, forekommer det mig dog mest sannsynlig at de ikke har gjort dette. Jeg fikk det bestemte inntrykk, at Amundsen ikke vilde utsette sig for unødig risiko. Han uttalte spesielt, husker jeg, at det var så viktig en sak det gjaldt, at man ikke burde starte på en vær-situasjon som var usikker.

Når vi så fremhever muligheten av tåke i øst og der i det hele tatt ikke ble snakket om en slik rute, turde det formentlig peke i retning av, at han neppe kan ha valgt en sådan.

Vi fikk nettopp nu en oppringning fra Mjelde, hvor noen fiskere hadde sett aeroplanet gå over Malangsgrunnen 5-6 mil fra Hekkingen. De meddelte, at aeroplanet hadde en påfallende vestlig kurs. Dette skulde kunne tyde på at de søkte å holde sig vestenfor den tåkesone, man hadde hatt og muligens ennå hadde over Barentshavet, noget som vi også hadde anbefalt om morgenen for Dietrichson før det klarnet opp ved Bjørnøya. Kl. 11 klarnet det opp der og dette ble meddelt herrene.

På den annen side foreligger der dog den mulighet at de, når de har observert klarvær, kan ha bestemt sig for en østligere rute.

### **Hvor meget proviant hadde Amundsen med sig?**

Man vet at Amundsen hadde med sig 10 kilo pemmikan, 10 kilo chokolade, en boks havregryn og endel andre spiselige ting. I Tromsø ble ikke provianten øket. Han hadde gevær og endel ammunisjon med. «Italia»-folkenes forbindingsaker lå vel innpakket i oljelerret. Om bord i «Latham» fantes også en gummibåt til å blåse opp. Før sin start fra Tromsø nevnte Amundsen for en venn av sig, at han hadde tatt med ting Nobile spesielt hadde bedt om. Det skulde tyde på at han har fløiet til de havarerte italienerne ute i isen.

Som man vil skjønne var utstyret ikke særlig omfattende, hvilket tyder på at han aktet sig til Ny Ålesund, når han hadde vært nordpå og lette efter «Italia»-folkene for om mulig å ta dem opp.

\*

### **Signal hørt fra Green Harbour**

Privattelegram til Adresseavisen 19. juni

Fra Roald Amundsens ekspedisjon er der ennå ikke innløpet noen melding. Det ser ut til at han er fløiet nordover mot den posisjon som Nobile sist har oppgitt. Fra tidligere ekspedisjoner vet man, skriver Aftenposten, at Amundsen konsentrer seg om sin oppgave og ikke sender ut meddelelser før han synes han har anledning til det. Klokken 3 i natt har dog radiostasjonen i Green Harbour opfanget signaler fra Roald Amundsen, men opgav ikke hvor han var.

\*\*

### **”Observasjonene”**

**«Latham» ble sett 24 nautiske mil nordvest for Bjørnøen av flere fiskere fra Ibestad<sup>xvi</sup>**

«Morgenbladets korrespondent i Tromsø telegraferer igår, at den tredie italienske flyvemaskine, som er stationert der i byen, «Marina I», igår foretok en tur til farvandet ved Bjørnøen for at lete efter «Latham», men uten resultat. Maskinen søkte i zikzak over betydelige havområder. Likesom «Latham» gik «Marina I» ut Malangen.

Dette betyr at den italienske flyver har arbeidet efter den tankegang at «Latham» nødnedstigning har vært foretat søndenfor Bjørnøen, en hypotese, mange har heldet til, men som igår forkastes på grund av en meddelelse som igår indløp fra Harstad. Det meddeles i denne, at en fisker fra Ibestad, som netop er kommet hjem fra fiske ved Bjørnøen, fortæller, at han sammen med flere andre (om bord i «Liv») den 18de juni så «Latham» ca. 24 nautiske mil nordvest av Bjørnøen. Maskinen fløi

meget lavt. Der var sterk vind og tåke.

Dagen efter hørte fiskerne også motorduren av «Uppland», men været var den 19de juni så litet sigtbart, at fiskerne ikke kunde se den svenske flyvemaskine.

N. T. B. har forelagt denne overordentlig vigtige meddelelse for forsvarsministeren, statsråd Anderssen-Rysst, som i den anledning har anmodet politimesteren i Harstad om at indhente nærmere forklaring av fiskerne og tilstille departementet telegrafisk rapport.

Enhver nærmere utdypning av denne meddelelse vil bety særdeles meget. Førstemeddelelsen tyder på kurs for Kingsbay. Men hvad mere er: Den gir fastere holdepunkt end man tidligere har hat for den eftersøkning som er igang med marinefartøierne. Nu vet vi altså, at «Latham» har passert Bjørnøen og det er allerede noget. Dette under forutsætning av at fiskernes uttalelse er riktig og den synes der ikke at være nogen grund til at tvile på.

Det er «Tordenskjold» som nu arbeider i dette havområde. Marinestyrelsen opplyser, at panserskipet torsdag gikk til 74 grader 20 minutter nordlig bredde og 10 grader østlig lengde og begynte søkningen i kvadranten nordvest av Bjørnøen. Klokken 14.30 torsdag meldte «Tordenskjold» tåke. Den hadde intet set.

«Michael Sars» melder om tåke, senere disig vær.

\*

Sidste meddelelser i nat.

NTB hadde sent i går aftes en samtale med politimesteren i Harstad i anledning av meddelelsen om at fiskeren skulde ha set «Latham» nordvest for Bjørnøen. Telefonforbindelsen var vanskelig, men så vidt man kunde forstå politimesteren, var det en maskinist som hadde fortalt om fiskernes opplysninger uten dog at opgi navnene på de fiskere som skulde ha set flyvebåten. Maskinisten var for øvrig kjendt som en pålidelig mand. Dessuten var han reist fra Harstad med lokalbåte i går eftermiddag, så det var vanskelig at få fat i ham, og få opplyst om der på noget hold forelå misforståelse. Politimesteren hadde straks igangsatt undersøkelser, men noget resultat kunde neppe ventes før i formiddag.

\*

I følge meddelelse fra NTB har «Tordenskjold» i går undersøkt strækningen fra Bjørnøen omtrent opp til Sydkap uten at ha fundet spor efter «Latham». Sent i gåraftes befant «Tordenskjold» sig litt nordvest for Bjørnøen.

### **Hvis «Latham» måtte gå ned ved Bjørnøya.**

#### **En betenkning om hvor maskinen i tilfelle kan være å finne.<sup>xvii</sup>**

Geofysisk institutt har avgitt en lengre redegjørelse til chefen på krysseren «Strasbourg» om hvor Amundsen med «Latham» eventuelt kan være å finne.

Om redegjørelsens innhold uttaler direktør Krogness, at som bekjent hørte man siste gang fra «Latham» på et tidspunkt da maskinen hadde fløyet i 3 timer. Den vilde da under hensyntagen til rimelig fart vært nådd henimot Bjørnøya. Da værforholdene i Ishavet senere har vært overordentlig stabile, slik at man med noenlunde sikkerhet kan bestemme hvor maskinen vilde være drevet, hvis den var tvunget til å gå ned på sjøen og deretter var blitt ført videre av vinden, har man lov til å anta at «Latham» under disse fortutsetninger vilde være blitt ført opp mot isgrensen, vest for Spitsbergen, altså det vi kjenner under navn av Nordisen, eller farvandet mellom Grønland og Spitsbergen. Under ovennevnte forutsetninger er «Latham» formentlig å finne noe nærmere Spitsbergen enn Grønland.

\*\*

### **Er Amundsen og hans kamerater forulykket ved Bjørnøya?**

#### **To arbeidere som medfulgte «Ingertre» til Svalbard 19. - 21. juni påstår at de har sett «Latham» styrte i sjøen<sup>xviii</sup>**

Kaptein Irgens på d.s «Inger Elisabeth» som forleden kom til Harstad fra Svalbard uttaler at to av passasjerene på «Ingertre» har sett noe uvanlig stort styrte i sjøen under skibets overreise. Ved skibets forrige tur til Svalbard skal det ha kommet en henvendelse til overingeniør Westbye ved Store Norske om de kan opplyse at «Ingertre» gikk fra Harstad på nevnte tur den 17. juni kl. 13 og var fremme i Advent Bay den 21. kl. 12.

Til farvannet på høide med Bjørnøya bruker «Ingertre» ca. 1½ døgn og det skulde således passe med den tid da «Latham» skulde befinne sig over dette område.

Vedkommende to menn som hadde vært øienvidne til hendelsen, er pålitelige folk og arbeider ved Store Norskes anlegg i Advent Bay. De hadde ikke greie på at Amundsen var på tur nordover og hadde i det hele tatt ikke kjennskap til at der skulde være flyvemaskiner underveis. De hadde således ikke lagt noen vekt på det de så, men fortalte det senere da man i spisemessen i Advent Bay diskuterte Amundsens forsvinnen.

Kaptein Wisting, som opholder seg i Advent Bay, ble straks underrettet om dette og skulde efter hvad kaptein Irgens meddeler, være blitt meget pessimistisk stemt over hvad som kan ha hendt «Latham». Hvis det er tilfelle at «Latham» er styrtet i sjøen, er flyvemaskinen og dens mannskaps skjebne beseglet.

Hvorfor Wisting ikke har meddelt det inntrufne, kan ha sine spesielle grunner.

De to menn opplyser videre at der var fiskere som befant sig nærmere det de så enn «Ingertre».

Kaptein Wisting uttaler at efter den fart «Latham» hadde, skulde maskinen siste gang man hørte fra den, være ca. 75 kvartmil fra Bjørnøya, men i hvilken retning kan ingen si.

\*

### **Radiotelegrafisten på Bjørnøya forteller at han lyttet efter «Latham» og anropte maskinen uten å få svar<sup>xix</sup>**

Professor Krogness har sendt følgende redegjørelse til de herværende franske konsul, hr. Thisis: Hr. radiotelegrafist Ullring kom i dag tilbake fra Bjørnøya og jeg spurte ham om forskjellige forhold vedrørende «Latham».

Hr. Ullring meddelte følgende:

Hr. Ullring hadde fått beskjed fra Geofysisk Institutt om å lytte på «Latham» med oppgave over lyttetider og bølgelengde kl. 17. Han lyttet fra ca. kl. 17.30 til ca. 18.30. Han måtte så ta de meteorologiske observasjoner. – Disse ble sendt kl. 19.05 pr. radio til Tromsø. Efter at disse var sendt, anropte han «Latham» og meddelte at han hadde noen noter. Han fikk ikke svar fra «Latham». Da han ikke fikk svar, spiste han aftens, – i høyden et kvarters tid, – og fortsatte så atter lyttingen fra kl. 20 til vel 24 i ett strekk. Han anropte flere ganger, men uten å få svar. De ovennevnte noter – om isforholdene på Bjørnøya og Kings Bay som var oversendt fra Tromsø via Ingøy ble sendt ca. kl. 20. Der ble så holdt utkikk efter aeroplanet og lyttet ute efter motordur, men man verken så eller hørte noe til dem.

Kaptein Hermansen fra «Michael Sars» var på stasjonen den dag.

Det var klart på Bjørnøya og synsvidden var usedvanlig god. Maddalenas maskin ble både sett og hørt da den passerte øya.

Sjøen var temmelig rolig, – «Michael Sars» lå den dag og losset ved øya.

Hr. Ullring antar at «Latham» uten synderlig vanskelighet måtte kunne ha gått ned på sjøen, antagelig i nærheten av Bjørnøya. Maddalena gikk samme dag ned på sjøen, antagelig i nærheten av Måkeholmen ved syd-enden av øya, og lå der en times tid mens han reparerte sin maskin. Det siste var blitt meddelt ham av major Arturo Marcanti, som han hadde truffet på båten til Norge. Han hadde ikke selv sett Maddalenas maskin før etterpå da denne fløi over stasjonen.

Næste dag gikk «Michael Sars» rundt øya for å rekognosere.

\*\*

### **SOS tre dager efter «Latham»s start**

Den finske «Turku» – en-motors Junker – ble sendt fra Tromsø til Ny Ålesund med den norske kull-damper «Marita». Da damperen var vest av Bjørnøya – tre dager efter «Latham» start fra Tromsø – hørte den finske flyver Sarko, som også er telegrafist, S. O. S.-signaler på sin kortbølgestasjon. «Latham» startet kl. 4 mandag den 18. juni.

Aftenposten har nu undersøkt denne sak nøiere. Skibets fører, kaptein Tiedemann-Andersen, som i disse dager er på vei fra Ny Ålesund med kull-last til Norge, telegraferer følgende som svar på bladets forespørsel:

”Den 21de juni kl. 23 på 74 gr. nord 17,5 øst opfanget Sarko svake S.O.S-signaler på sin kortbølgestasjon på 24-30 meter («Latham» hadde kun langbølgesender). Foruten S.O.S. hørtes signaler som ikke kunde opfanges tydelig. Muligens har avsenderens akkumulator vært utladet.”

Så vidt telegrammet. Dette telegram kan tyde på at det er «Latham» Sarko har hørt. Nogen båt eller annet fartøi har ikke vært savnet.

## Omkring «Latham» skjebne<sup>xx</sup>

Der foreligger tre muligheter, mener kaptein Meisterlein. Lederen for flyveruten Norge-Tyskland, den kjente flyveekspert kaptein Meisterlein uttaler om «Latham»s skjebne.

Man vet at «Latham» mistet radioforbindelsen 3 timer etter at den hadde forlatt Tromsø. Da maskinen var forholdsvis tungt lastet, skulde den da ha vært noe syd for Bjørnøya på ca. 73 grader nord. Kaptein Meisterlein tenkte sig så tre alternativer:

1) Amundsen har vært i stand til å flyve videre og muligens er han nådd helt opp til vestsiden av Svalbard. Det er mulig at han har vært så heldig at han har nådd så langt nord som til 78. grad nord, og har da søkt innover land til han til han er kommet for eksempel 5-6 gr. østlig lengde. Her er det dravis som stadig er i bevegelse. Så kan det tenkes at maskinen har vært nødt til å nødlande og er kommet ned i en råk, hvorfra den ikke har kunnet komme opp igjen. Maskinen vil da drive først stadig vestover og så sydoover. Dette er det heldigste tilfelle.

2) Maskinen har vært nødt til å gå ned på sjøen, har maskinen klart det, driver den nordvestover etter strømføringen og skulde da nu være på ca. 75 gr. 6-7 gr. østlig lengde.

3) Det er hent en ulykke og da er det forbi. Selve maskinen var solid bygget, således vingene og konstruksjonen mellom vingene, men selve båten er ikke så heldig som Dornier-Wal-typen vilde være. Da vi satt 3-4 mann like før vi gikk ombord i Bergen, sa Amundsen til Wisting: Ja, så møtes vi i Kings Bay.

Man talte aldri om å flyve til Nobiles leir. Maskinen hadde ganske vist bensinbeholdning nok til å kunne greie denne tur, men dette vilde vært en risiko som det er lite sannsynlig de vilde påta sig.

\*

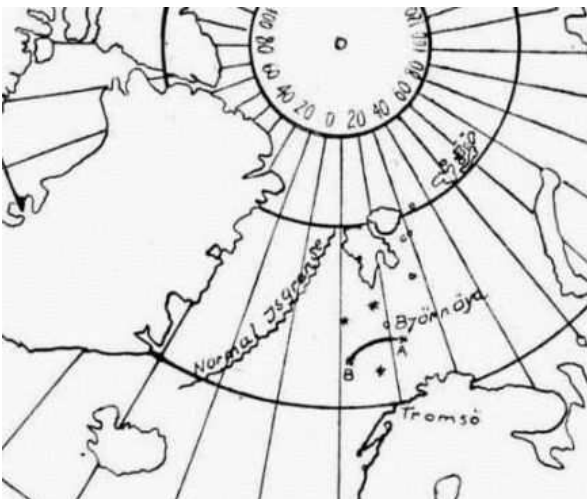
## Hvor skal man lete etter Amundsen? En teori av meteorolog Sverre Pettersen<sup>xxi</sup>

I "Nidaros" skriver meteorolog Sverre Pettersen ved Tromsø geofysiske institutt denne interessante artikkel om mulighetene for å finne Amundsen og hans ledsagere:

Det er dessverre et faktum at Amundsen før han startet på sin vågsomme ferd kun gav meget sparsomme opplysninger om sine planer. Enn mere skjebnesvangert er det at han under flukten ikke opprettholdt en nogenlunde kontinuerlig radioforbindelse med andre stasjoner og opgav sin posisjon slik at man kunde vite hvor han skulde søke når forbindelsen for alvor taptes.

Det man med sikkerhet vet om Amundsen, er imidlertid følgende. Før Amundsen forlot Tromsø, var han meget interessert i å få oppgitt is- og landingsforhold på Kings Bay eller andre steder på Vest-Svalbard. Han røbet ingen interesse for forholdene andre steder, og man må kunne gå ut fra at Amundsen i alle fall da hadde til hensikt å flyve til Kings Bay.

Man vet videre at Amundsen startet fra Tromsø den 18. juni klokken 16, og at han passerte Malangsrunden med retning mot N.V. Videre vet man at «Latham» anropte Ingøy for å få de ismeldingene han ventet fra Svalbard. Endelig hørte man at Amundsen klokken 18.45 forsøkte å få forbindelse med Kings Bay-radio. Siden har man intet hørt.



Om Amundsens utstyr vet man bl. a. at han ikke hadde kortbølgestasjon. Langbølge-senderen hadde en rekkevidde av 800 km. under flukt og 100 km etter landing.

Ut fra disse fakta er det naturlig å slutte følgende: Amundsen har hatt til hensikt å flyve til Kings Bay. At han da han forlot Tromsø-kysten, fløi mot N.V. kan bety at dette bare var en foreløpig retning bestemt av skybanker og lignende som han måtte se over havet.

Da Amundsen ikke fikk de ønskede ismeldinger fra Ingøy og heller ikke oppnådde forbindelse med Kings Bay, vil det være rimelig å anta at han snart vilde anrope på nytt eller forsøke å komme i

forbindelse med en annen stasjon. Det synes derfor å være rimelig å anta at «Latham» klokken 18.45 var i beste velgående, og at hydroaeroplanet er kommet i vanskeligheter snart etter dette klokkeslett.

Regner man med en hastighet av 150 km. pr. time, så vil hydroaeroplanet klokken 19 være et eller annet sted på sirkelbuen gjennom punktene A og B på dette kart. Hvis hydroaeroplanet landet nogenlunde uskadt og ikke senere blitt ødelagt av sjøgang o. l. så kan man av strøm- og vindforhold beregne hvor hydroaeroplanet vil drive. På kartet er der avsatt 5 stjerner. Hver av disse betegner en mulig landingsplass. De til føiede piler angir driften av hydroaeroplanet i løpet av de første 4 dager. Beregningen viser altså at hvis «Latham» landet et eller annet sted innenfor dette område, så vil hydroaeroplanet drive til et mindre område ved iskanten vest for Svalbard og hydroaeroplanet vil ankomme dertil innen 22. juni. Det er videre gunstig at der helt til utgangen av juni ikke har vært nordlig vind over dette området slik at hydroaeroplanet kunde drive av til havs igjen.

Disse beregninger er tilstillet admiral Hen, som leder de franske ekspedisjoner, og efterforskningen vil sannsynligvis bli konsentrert om dette område.

Der foreligger selvsagt den mulighet at Amundsen underveis har bestemt seg til å flyve direkte til Nobiles leir eller til ballongpartiet. I såfall vil det være naturlig å flyve øst for Svalbard. Det kan tenkes at «Latham» er landet i isen øst for Svalbard; i så fall vil hydroaeroplanet ikke drive og heller ikke i vesentlig grad bli genert av strøm og vind. Amundsen og hans menn vil da ha lett for å skaffe sig mat, og denne mulighet må betegnes som den gunstigste situasjon for Amundsen. Miss Boyd-ekspedisjonen vil sannsynligvis konsentrere sine undersøkelser om området sydøst for Svalbard.

Efter dette skulde der være gode utsikter til å finne Amundsen og hans ledsagere i live.

Der foreligger visselig den mulighet at et alvorlig uhell er tilstøtt «Latham», slik at enhver efterforskning vil være resultatløs; men med Amundsens, Dietrichsons og Guilbauds tidligere bedrifter i erindring synes der ennu å være all grunn til fortsatt optimisme.

\*\*

### **Avisen "Paris Soir" påstår «Latham» var helt uskikket til en flyvning til Svalbard.<sup>xxii</sup>**

Men den franske marineminister tilbakeviser beskyldningene i en samtale med Morgenbladets korrespondent.

Paris, 30. juli: – Der har i de sidste dage gåt hårdnakkede rygter her nede om, at Latham-Farman-flyvemaskinen med hvilken Guilbaud stillet sig til Amundsens disposition, var uskikket til polflyvning. Rygterne har i længere tid svirret uten at bli formulerte. Det store parisiske aftenblad "Paris Soir" tok derfor saken i sin hånd og rettet direkte beskyldninger mot det franske marineministerium. De forlangte at en undersøkelseskommissjon øieblikkelig ble nedsat. Anklagen har intet at gjøre med den franske besætning, men er bare av teknisk art og har især to hovedpunkter.

"Paris Soir" skriver: – I visse kredse hersker der i den senere tid mere og mere urolighet om den måte «Latham»-ekspediton en ble besluttet, og det er høist sandsynlig, at rygternes hårdnakkethet i løpet av kort tid vil resultere i en henstilling om en undersøkelse av saken. Hvis man skal tro Guilbauds kamerater, hos hvilke indignasjonen naturligvis er særlig stor, var to flyvemaskiner rede til en eventuel polfærd, Guilbauds «Latham» og kaptein Paris' «La Fregate», som han skal flyve over Atlanterhavet med. Den fabrikk, som leverte «La Fregate», skal ha intrigert i marineministeriet for at få «Latham» utset til polfærden, så «La Fregate» kunde få æren av flyvningen over Azorerne til Amerika. Men det påstås, at av de to flyvemaskiner var «Latham» mindre egnet til at motstå de atmosfæriske vanskeligheter ved en undsætningsekspedition av Nobile. Det var ikke desto mindre denne, som ble utset, skjönt dens motorer var vandavkjølet og tar luft i karlingen. Denne sidste omstændighet gjør, at man kan tænke sig, at et tilbakeslag av flammen har fundet sted, så flyvemaskinen er tilintetgjort under selve flyvningen. – Med få ord: «Latham» er blit valgt til en mission, den ved sin særlige konstruktion ikke var istand til at utføre.

Det franske marineministerium har endnu ikke utsendt noget offisielt kommunike, men deres korrespondent har fåt en privat samtale med den franske marineminister Leygues og med chefen for marineministeriets pressekontor, kommandant Peyronnet. Marineministeren bad mig ikke opfatte samtalen som et interview, så jeg er avskåret fra at gjengi den i sin helhet, men han stillet en række oplysninger av interesse til rådighet. I slutningen av samtalen lovet ministeren at tilstille mig et fuldstændig teknisk materiale, som kan tillate en bedømmelse av de angrep, den franske presse med så megen heftighet retter mot ministeriets valg av den flyvemaskinen, man har stillet til Amundsens rådighet. I samtalens løp gjorde ministeren opmerksom på, at Amundsen på strekningen fra Bergen til Tromsø hadde hat leilighet til at stifte bekjendskap med flyvemaskinen, og ministeren hadde enn videre latt meddele Amundsen, at han vilde la foreta enhver ændring av maskinen, som Amundsen



kunde ønske. Når Amundsen ikke har uttrykt noget ønske i denne retning, har man da lov til at ta det for en godkjendelse av «Latham»s egenskaper. Ministeren la vekt på, at hans håb om at gjenfinde de kjække flyvere var så grundfæstet at han langt fra at opgi eftersøkellesarbeidet tvertimot vil søke at fremspore det. Han talte om to nye delvis franske og helt franske ekspeditioner som vil bli utsendt, og han rekapitulerte alle de ekspeditioner, som på nærværende tidspunkt søker efter Amundsen og Guilbaud.

Av de tekniske opplysninger, som jeg fikk av ham, kan følgende meddeles alt nu: «Latham»-Farman flyvemaskinen er bygget til store distanceflyvninger. Guilbaud var utset til at prøve eventyret over Atlanterhavet, og etter hans forsøksflyvninger at dømme, skulde det i forbindelse med «La Fregate» være de to bedste flyvemaskiner marinen råder over. Maskinens soliditet har ikke vært benegtet, men man har for eksempel talt om, at en ny motor i sidste øieblik er blitt sat ind. Dette er imidlertid uriktig. Den tekniske kommission, som undersøkte «Latham» før starten, foreskrev bare noen små ændringer, som ekspeditionens spesielle karakter nødvendiggjorde. Disse ændringer ble utført i løpet av 24 timer, da det dreiet sig om små ting som forhøielse av karburatormuligheter og en reglementering av radiatorernes obstruktion under avkjølingen. Det er Leon Poincaré, tidligere direktør for laboratoriet i Chalais-Meuden, som har stått for den tekniske kommissions undersøkelse og forordninger. Endelig med hensyn til «Latham»s motstand mot de atmosfæriske forhold kan man meddele, at flyvningen til Svalbard ble foretatt under 0 grader, og maskinen har den samme karakter som de maskiner, som om vinteren flyver Paris–Berlin ofte i meget større kulde. Heller ikke på dette punkt synes der at være noget at utsætte. Ministeren understreker meget sterkt, at ekspeditionen var forsvarlig og grundig underbygget. Vi har ikke utsendt bedre utrustet ekspedition, gjentok han. Tilslut understreker han endnu en gang det franske folks og den franske marines beundring for Amundsen og Dietrichson, hvis navne her nede er ensbetydende med, offervilje og kyndighet, og kommandant Peyronnet beklaget de forhastede angrep; som bare kan tjene til at forhøie ængstelsen nu, da vi har bruk for all vår tillid og alt vårt håb.

\*

### **En fransk redegjørelse mot den kritik som er reist<sup>xxiii</sup>**

Telegrambrev til Morgenbladet.  
Paris, 2den august

Deres korrespondent har i en tidligere meddelelse gjort rede for den kritikk, en del av den franske presse har rettet mot marineministeriet for at ha avsendt «Latham», som etter sigende var uskikket til en polarekspedition.

Fra ministeriet har jeg nu fått en fullstendig redegjørelse og av ministeren selv fått garantert, at denne redegjørelse kan betraktes som definitiv.

Jeg gjengir den i sin helhet som en fullstendig beretning om ekspeditionen:

– Det var på oppfordring av Roald Amundsen, at den franske marineminister i overens-stemmelse med handelsministeren og etter at ha konsulert de to ministeriers tekniske avdelinger, Aeronautisk generaldirektion og Sentralkontoret for den aeronautiske flåte, besluttet at sende kommandant Guilbaud og hans, hydravion til Spitsbergen. Dette apparat var teknisk set fuldkommen kvalifisert til sin mission. Det var meget solid, og det var denne egenskap, som konstruktørene i særdeleshet hadde hat for øie. For at gjøre det mere robust hadde man forøket det egentlige skrog og bygningerne under motorene temmelig betydelig for at sprede vegten. Skroget var av træ. I egne hvor man risikerer at møte isflaker, når man går ned på havet, er et skrog av træ at foretrekke. Et skrog av metall er umulig at reparere på pladsen, hvis det blir flænget, mens et træsrog, der; slår sig eller brister, let kan repareres med nagler og spanter.

«Latham» hadde stått sin utholdenhetsprøve, idet den i et stræk og uten mindste uheld foretok flyvningen fra Caudebec til Bizerte. Det trådløse apparat kunde under flyvningen utsendes med en radius av 900 km. Ved en eventuel landing vilde radius falde til 300 km, men at sætte dets ene motor i gang for straks at gjenfinde en radius på 900 km. Denne installation var likeledes blitt prøvet under de tidligere flyvninger i særdeleshet den omtalte reise fra Caudebec til Bizerte, da «Latham 47» ikke et eneste øieblikk behøvet mistet forbindelsen med Paris og Bizerte.

Motorene var forsynt med avkjøling ved vand. Dette system er i kolde egne at foretrekke fremfor avkjøling ved luft, da det er lettere at kontrollere. Uten at insistere på de tekniske grunde er det tilstrækkelig at erindre om, at championerne (tennpluggene) for høideflyvning, der i 10000 og 11000 meters, høide finder temperaturer på indtil ÷50 a ÷60 grader, benytter avkjøling ved vand.

For eksempel Sadi Lecointe. Også «Uppland» hadde dette avkjølingssystem.

Kommandant Guilbauds hydravion var da istand til at utføre sin mission med et maksimum av sikkerhet for held. Ikke desto mindre besluttet "Det tekniske og industrielle bureau for aeronantik" sammen med "Den maritime aeronautiks generalbureau" sig til at forsyne «Latham» med endnu noen dispositioner, der skulde forhøie dens egenskaper for en polflyvning. Disse foranstaltninger ble truffet med den største omhu under ledelse av ingeniør Poincaré fra det tekniske og industrielle bureau, ingeniørerne fra fabriken Farman og kommandant Guilbaud selv. De bestod hovedsagelig i en beskyttelse av vand- og oljetilførselen og en tilsvarende beskyttelse av bensinen mot kulde. Opvarmning av akkumulatorbatterierne ved hjelp av apparatet «Thermix» for så vidt som mulig at bekjempe en formindskelse av disse batteriers kapasitet og så videre ...

Beskyttelsen av bensinen imot fare for frysning ble gjort ved at lave noen supplementære åpninger, der tillot varm luft fra motoren at trænge ind om reservoierne (bensintankene). Alle disse åpninger ble beskyttet av et metallisk stof for radikalt at forhindre enhver mulighet for et tilbakeslag av flammen. Denne foranstaltning har i lengere tid vært benyttet på mange kommersielle ruter i Frankrike og utlandet og har vist sig fortrinlig.

Der har ingen forhastelse vært i forberedelserne. Datoen for «Latham 47»s start var ikke fastsat i forveien. Den ble først fastsat, da den tekniske kommission erklærte at flyvemaskinen var rede. Avreisen fandt sted den 16de juni. Kommandant Guilbaud stod fra Caudebec til sin start i uavbrutt forbindelse med marineministeriet. Hans næst-kommanderende løytnant i flåten de Cuverville forlot først Paris om ettermiddagen den 15de juni og hadde hat utallige konferencer med teknikerne og ministeren selv. Begge uttrykte de gjentagne gange sin begrundede tillid til flyvemaskien og sit håb om held.

Det var ikke mulig at samle en mere fortrinlig besætning på en flyvemaskine end den, der var om bord på «Latham». Guilbaud og de Cuverville var assistert av mekanikeren Brazy; en eminent specialist, og av radiotelegrafisten Valette, der utvilsomt var den dygtigste, den franske marine rådet over.

Amundsen og Dietrichson undersøkte maskinen før starten fra Bergen. De fløi med det fra Bergen til Tromsø. Sammen med Guilbaud forestod de de sidste forberedelser i Tromsø. Hvis de hadde uttrykt det mindste ønske, foreslått den mindste ændring, vilde det øieblikkelig ha vært tat til følge.

Den garanti, som «Latham 47» og dens franske besætning ydet, ble yderligere forhøiet ved Amundsens og Dietrichsons nærværelse. De to mænd besad den mest fuldkomne erfaring om navigation i polregionerne og er når alt andet håb synes ute, det, vi her i Frankrike længst sætter vor tillid til.

Således lyder i sin helhet den minuttløse redegjørelse vi har mottat, og som den franske marineminister har git et offisielt stempel i vor samtale.

Det synes bevist, at der ikke fra fransk side har hersket nogen uoverlagt forhastelse. Guilbauds ekspedition var så godt utrustet som tænkelig, og det var en fuldt egnet flyvemaskien og en besetning av med og høi værdi som Frankrige stillet til rådighet for den polforsker, der har vundet dets uindskrænkede beundring for sit liv av dristighet, kyndighet og heltmodighet. Amundsen er ikke blit dårlig tjent av Frankrige, Det er det vore opplysninger fastslår. Forhåbentlig vil de tjene til at bringe til taushet den kritik som har reist sig om «Latham 47»s heroiske ekspedition.

\*\*

### **De første bud fra «Latham»**

### **Rykter om at vrakrester av «Latham» skal være funnet i Ytre Vesterålen<sup>xxiv</sup>**

Rykter går ut på at vrakrester av Guilbauds og Amundsens flyvemaskin, «Latham», skal være funnet i Ytre Vesterålen. Fortsatte undersøkelser har ennu ikke bragt bekreftelse på om at ryktet medfører rigtighet.

Kaptein Bøhmer, den fungerende chef for Norges sjøkartverk, uttaler: Jeg er ingen autoritet på området arktiske strømme. I almindelighet går jo Golfstrømmen i motsatt retning av den strøm, som i tilfelle måtte ha ført «Latham»s levninger nedover til Vesterålen. Men det sies jo riktignok at forholdene har vært så ekstraordinære i år. Golfstrømmen skal ha endret kurs. Og forskjell kan det vel være på overflate- og undervannstrømmene. Tidevannstrømmene kan også gjøre sitt. Jeg vil forresten henvise til dosent Hoel og professor Werenskiold som de mest sakkyndige på dette området.

Dosent A. Hoel uttaler: Det er ingen sannsynlighet for at strømmen kan ha ført «Latham» til Vesterålen. Strømmen går i motsatt retning, nordover langs og nordøstover. Og der går ingen

sydgående strøm nærmere land. Det var østlig vind den gang «Latham» fløi, jeg må derfor betegne ryktene som usandsynlige.

1. officer ved kommanderende admirals adjutanter, kommandør Otto:

– Er det riktig virkelig vrakrester fra «Latham» man står overfor – og det må jo forholdsvis lett kunde konstanstateres – tyder det på, at maskinen må være styrtet ned nær den norske kyst. Hadde den nådd så langt som til Bjørnøya, er strømforholdene der, så vidt jeg husker, slik at eventuelle vrakrester vilde blitt ført med nordvestgående strøm.

Om et lokalt uvær, som det ble sagt, plutselig opstod i disse trakter på den tid Amundsen fløi, er meddelelsene motstridende. Vi har anmodet fartøier som på denne tid befant sig i disse farvann om å innsende værrapport, men det er ikke lyktes oss å få nogen sikker beskjed. Den italienske maskin landet jo omtrent samtidig ved Bjørnøya og kom sig opp igjen. Der har været altså ikke vært særlig dårlig.

Er «Latham» styrtet ned, er det meget sandsynlig at den er blitt slått i stykker, og da den var av tre, vil altså vrakrester holdt sig flytende.

\*

### «Latham» – hittil intet bekreftet om rykternes riktighet<sup>xxv</sup>

Rykterne om at vrakrester av «Latham» skulde vær funnet i Ytre Vesterålen, er dessverre ennu ikke bekreftet. Aftenposten igangsatte straks i går middag et stort efterforskningsarbeide, og alle våre korrespondenter i og omkring Vesterålen ble varslet for om mulig å bringe klarhet i saken, men forgjeves. Alle undersøkelser ble uten resultat, og ennu sent i natt, idet bladet går i pressen, er der ikke innløpet nogen nærmere meddelelse om vrakfunnet. Alt, hva man fikk vite, var at en mann fra Vesterålen skulle ha fortalt det i Harstad.

Av uttalelsene vil man ha sett at våre sakkyndige og særlig dosent A. Hoel stiller seg skeptisk overfor den antagelse at restene av Roald Amundsens flyvemaskin skulde ha kunnet drive inn til norskekysten. Forliset må ha funnet sted ute i Ishavet, men strømmen går her i nordlig retning, og der finnes ingen sydgående strøm, som kan føre vrakrester til Vesterålen, sier dosent Hoel.

\*\*

### «Latham»s vingeflottør funnet 10 nautiske mil nordvest av Torsvåg fyr<sup>xxvi</sup>

Den fundne flottør skriver sig fra «Latham» og gjenkjennes av fagfolk.

Flyvemaskinen er styrtet i havet enten ved Bjørnøya eller straks utenfor den norske kyst.

Tromsø: Natt til lørdag fant fiskekutteren «Brodd» av Hareidet en sideflottør som man antok tilhørte «Latham». Flottøren (den venstre) ble funnet fredag aften kl. 19.45, 10 nautiske mil nordvest av Torsvåg fyr.

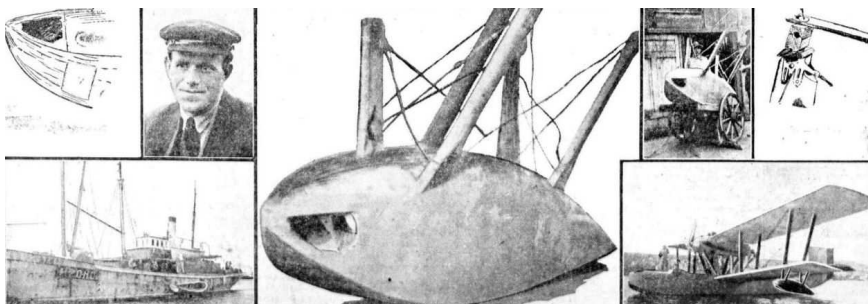
Fiskekutteren gikk straks inn til Tromsø med den fundne flottør.

Den franske konsul i Tromsø og en del andre som kjente til «Latham» ble utkalt, og man fikk konstatert, at det var flottøren som hadde tilhørt «Latham». Blandt annet ble det påvist at den fundne flottør hadde en innfelt kobberplate som ble innsatt i Bergen straks før starten.

Der var således ingen grunn til å tro, at det ikke var «Latham» flottøren skrev sig fra.

Likeledes ble det ved hjelp av fotografier bragt på det rene, at flottøren hadde tilhørt «Latham».

### Da «Latham»s flottør ble funnet – de første fotografier<sup>xxvii</sup>



Vi gjengir ovenfor de første fotografier av «Latham»s flottør og dens finnere. I midten ser man flottøren med de fire stag og bardunene, nøiaktig slik som

den ble funnet drivende i sjøen. På siden foran ser man det hull som er blitt slått i den. Øverst til venstre sees en tegning av flottørens forende med det reparerte sted og hullet. Ved siden «Brodd»s kaptein, Hareide. Nedenunder ser man fiskedamperen «Brodd», som gjorde det uhyggelige fund.

Tilbøire ser man øverst en tegning av et bruddstykke av den ene opstander og hvorledes den er revet løs fra flyvemaskinens vinge. Ved siden flottøren transporteres ut til besiktigelse. Nederst til høire sees et fotografi av «Latham» i Tromsø, umiddelbart foran starten. Den venstre flottør – den som nu er funnet – er avmerket med en hvit strek. Man kan av dette fotografi slutte sig til flyvemaskinens størrelsen.

### **Da flottøren ble funnet<sup>xxviii</sup>**

I en samtale vi lørdag hadde med kaptein Hareide på «Brodd» gav denne oss følgende opplysninger om hvorledes flottøren ble funnet

Det var fredag aften nøiaktig klokken kvart på åtte at man ombord i fangstfartøiet «Brodd» som vendte tilbake fra fangst ved Bjørnøya, fikk øie på en gjenstand, som lå og drev i sjøen. Man tenkte først å gå forbi det, da man tenkte det kunde være et eller annet tomt oljefat eller lignende som var kastet overbord fra et skib, men tanken på Amundsen og hans skjebne er jo levende i alle sinn der nord, og man besluttet å gå nærmere for å se efter.

Det var en langaktig gjenstand som lå og skvulpet i sjøen, temmelig medtatt og bare med svake merker av den oprinnelige maling. Plutselig utbryter en ombord: ”Det ser ut til å ha hørt til en flyvemaskin!” Der ble et øieblikk dødsens stilhet et om bord, stod man der like overfor løsningen av den gåde som «Latham»s forsvinnen har vært? Forsiktig la «Brodd» bi, og man fikk heist den to meter lange gjenstand ombord. Det var et øieblikk ingen av de ombordværende glemmer. For alle forstod at det var en flyvermaskinflottør.

Med full fart satte «Brodd» kursen mot Tromsø hvor den kom inn i natt klokken halv tre. Konsul Thiis som i mange måter har stått Amundsen-ekspedisjonen nær, ble straks varslet. Flottøren ble losset iland på konsulens brygge.

\*

### **Flottøren<sup>xxix</sup>**

Tromsø, 1ste september: Den flottør som er funnet av «Brodd», er nu blitt besiktiget av «Michael Sars»s officerer og officerene på den franske oljebåt «Duranca». De uttaler at det er helt sikkert at flottøren har tilhørt «Latham». Flottøren er blågrå av farve, har en lengde av 2.32 meter, en største høide av 58 cm og en største bredde av 56 cm. Den har 4 små vanntette skott. På undersiden er det foretatt en reparasjon, idet det er innsatt en kobberplate. Det ser til som om reparasjonen har vært foretatt nylig, muligens i Bergen.

På en av stakene som holder flottøren festet til vingene er det nogen nyere trestykker, så det ser ut som om «Latham» skulde ha foretatt en reparasjon efter avgangen fra Tromsø, for å støtte flottøren sikrere til vingen.

Den franske konsul, som var tilstede sammen med officerene, har sammenlignet flottøren med et fotografi som ble tatt av «Latham» oppe i Tromsø, og bekrefter officerenes opfatning, at flottøren har tilhørt «Latham».

«Strasbourg» er varslet og kommer hertil i løpet av natten eller imorgen. «Strasbourg» har flyvere med.

Kommandørkaptein Moe, Bergen, uttaler på henvendelse fra Norsk Telegrambyrå at flottøren ble reparert i Bergen med en metallplate. Den opgivne farve på flottøren stemmer med den som «Latham»s flottører hadde.

### **Maskinen har landet med ca. 100 kilometers fart**

Det kan dessverre ikke lenger være tvil om at en ulykke har tilstøtt den franske flyvebåt «Latham» under dens overfart fra Tromsø til Svalbard mandag den 18de juni.

Hvordan er så ulykken foregått? «Latham» er en gammeldags maskintype. Selve båten, som var en svakhet ved den, var bygget av tynt, lett tre, ca. 1½ cm. i tykkelse. Det er selvsagt at den ikke tåler nogen særlig sterk påkjenning i høi, krapp sjø som rådet den dag flukten foregikk. Flyvebåten var biplan og under hver underving var der plassert en mindre flottør som tjener til å avbalansere maskinen; når den går ned og når den starter. Hersker der sjøgang, skal det ikke meget til før bølgene tar oppi underste vingepar, maskiner bikker over vingen som har tatt vannet, trykkes lenger og lenger ned, og båten velter.

Latham» hadde antagelig 5000 liter bensin ved starten, etter tre timers flukt var der igjen ca. 4500 kg. Regner man selve maskinen til 5000 kg., mannskap, utstyr etc. til 1000 kg, så er man oppe i vel 10 000 kg. Det sier sig selv at det er mer enn risikabelt med å gå ned på sjøen med en så tung

maskin – særlig når det er krapp sjø.

Aftenposten har henvendt seg til flyvebåtfabrikkens direktør, kaptein Høver, og bedt ham om en uttalelse om flottørfunnet.

– De slags flottører som det her gjelder, slås meget lett av i en landing, særlig i krapp sjø. Vi har hatt flere tilfeller her hos oss, hvor det har skjedd med den slags flottører. De er det svakeste punkt på en slik maskin. Maskinen har landet med ca. 100 kilometers fart. Man mener det er best å lande langs sjøene, ikke tvers av dem, når det er store bølger. Dette kan jo være vanskelig å overføre på en flyvebåt som «Latham», som hadde slik bredde. Vingen har da gjerne villet ta nedi sjøen.

– Der rådet jo også å ta den dagen.

– Ja, da har naturligvis forholdene vært enda vanskeligere. Det har vært umulig å bedømme den rette høide. Flyverne har kunnet gå bardus i sjøen uten å ha hatt anledning til å plane ut maskinen.

Rektor Skattum uttaler: Jeg har vanskelig for å tro at det skulde være tilstøtt «Latham» nogen ulykke i nærheten av norskekysten. Ved den siste radioforbindelsen med flyvebåten var den jo godt på vei nordover. Jeg synes ikke at flottørfunnet behøver å være noget bevis for at Roald Amundsen og hans feller er omkommet. Reperasjonen skulde tyde på at de har landet på is, og er det tilfelle, så er Roald Amundsen sa vant med opholde livet ikke skulde være tilstede.

\*

### «Strasborg» skal drive efterforskning omkring det felt hvor flottøren ble funnet.<sup>xxx</sup>

Den franske marineminister Leygues uttaler sig til Aftenposten.

En undersøkelse ved Latham-verkene igår, som også tydelig godtgjør at flottøren skriver sig fra «Latham 47 02».

Aftenposten hadde i går aftes en telefonsamtale med den franske marineminister, M. Leygues, som meddelte, at han ved middagstider hadde mottatt den offisielle meddelelse om fundet av «Latham» chefen for ettersøkelsesekspedisjonene, admiral Herr, som befinner sig ombord i krysseren «Strasbourg».

Ministeren oplyste videre at man igår ved Latham-verkene i Caudebec en Caux, hadde foretatt en sammenligning mellem de dimensjoner man fikk opgitt for den funne flottør og en av flottørene på en søstermaskin av «Latham». Resultatet av denne undersøkelse lot enhver tvil tilbake om identiteten av den funne flottør.

På grunnlag av disse opplysninger var igår ettermiddag holdt en konferanse i marineministeriet under ministerens presidium, og det ble da truffet beslutning om, at man endnu ikke helt vil opgi ettersøkningen. Den vil imidlertid heretter bli begrenset til feltet mellem Bjørnøya og Nord-Norges kyst og da særlig konsentrert omkring det sted hvor den funne flottør lå og drev.

Minister Leygues fremholdt som sin personlige mening, at det ikke var utenkelig at man da vilde kunne finne også andre deler av flyvebåten.

– I hvilken utstrekning den fortsatte ettersøkning vil bli drevet, vil det forøvrig helt bli overlatt admiral Herr å ta bestemmelse om, uttalte ministeren videre. Høststormene setter jo nu snart inn i Nordishavet, og da vil det selvfølgelig være helt fåfengt å søke lenger. Når imidlertid nu «Strasbourg» inatt kommer til Tromsø, vil den gjøre opholdet så kort som mulig, for så snart som mulig å stikke til sjøs igjen. Det kan også være at vi anmoder «Michal Sars» om å delta i ettersøkningen, men herom er endnu ingen definitiv beslutning truffet.

\*

### «Strasbourg» ved Fugløy

Tromsø, 8. september:

«Strasbourg» kom hertil idag efter å ha vært en tur ved Fugløy for å undersøke det sted hvor «Latham»s ene flottør ble funnet, for å se om det skulde være andre rester der. Man fant imidlertid intet. «Strasbourg»s flyvemaskiner var kommet før skibet. Begge hadde mindre uhell ved landingen. Man gikk straks igang med å demontere maskinene.

### De sakkyndiges uttalelser

Kaptein Otto Sverdrup: ”Funnet av flottøren er det avgjørende bevis.”

Norsk Telegrambyrå hadde lørdag en samtale med kaptein Otto Sverdrup om fundet av flottøren fra «Latham». Kaptein Sverdrup mente at «Latham» måtte ha vært utsatt for en ulykke mellem

Norge og Bjørnøya. Flottøren er lett, og vindretningen er derfor av større betydning for driften enn strømmen. Da det i den senere tid særlig har blåst nordlig vind, skulde det ikke være umulig at flottøren kunde drive til Ytre Fugløy.

Efter de meldinger som foreligger måtte funnet av flottøren være avgjørende bevis, uttalte Otto Sverdrup, og han nærte intet håp om at nogen av de ombordværende på «Latham» kunde være reddet.

\*



### Flottøren om bord på «Strasbourg»

#### **Professor Helland Hansen: Flottøren har drevet mere med vinden enn med strømmen<sup>xxxii</sup>**

Vi har hatt en samtale med professor Helland-Hansen i Bergen.

Professoren forteller at flottørene var av tre og gråmalte. Videre uttaler han:

– Da «Latham» gikk fra Tromsø den 18. juni tok den først kurs litt sydover og fra Malangen i nordvestlig retning efter opplysninger fra direktør Krogness. Den gikk altså i en bue vestover for å undgå et tåkebelte som skulde ligge i iskanten. Den var tungt lastet og hadde således forholdsvis liten fart. Det var godt og vel 3 timer efter starten at man siste gang hadde føling med den. Den var da kommet på et sted 73 gr.

nordlig bredde og 12 gr. østlig lengde. Dette sted lå i utkanten av tåken. I de dager hadde det blåst sterk nordøstlig kuling ved Bjørnøya og det var dagen efter grov sjø. Hvis «Latham» gikk ned 18. juni om eftermiddagen har den fått store dønninger. Hvis flottørene er slått av, var de så lette at de har drevet mer med vinden enn mod strømmen.

I de nevnte dage var det østlig vind og den har da drevet først, vestover og så sydover i nærheten av Jan Mayen og enda lenger syd. Men kom så over i Golfstrømmen, men med den sydlige vind drev den tilbake nordover. Således kan det forklares at den er funnet på dette sted. Den har altså drevet lenge omkring på havet.

\*

#### **Tåken skyld i ulykken?<sup>xxxiii</sup>**

Oslo, 3. september: Til Aftenposten meldes fra Tromsø. Chefen for «Michael Sars» opplyser at efter hullet i den i funne flottør å dømme var «Latham» gått ned i sjøen med stor fart. Hans teori er at «Latham» er kommet inn i tåke og føreren har tapt kontrollen over fartøiet som har styrtet ned i sterk fart. Den venstre vinge har antagelig først truffet vannflaten, idet de ytterste spanter på flottøren er strekt forskjøvet.

\*

#### **Teorier om tragedien, og dens årsak<sup>xxxiii</sup>**

Helmer Hansen, Roald Amundsens gamle felle, uttaler til Aftenposten: Den funne flottør med staganordning er utvilsomt «Latham»s venstre. Der er tydelig hull på yttersiden av flottøren, forut og overvanns. Dette kan tyde på manøvrering mellom isflak.

Aftenposten har spurt dosent Hoel, hvor langt nord «Latham» kan ha vært den 18. juni for å komme i berøring med isen. Dosenten svarer: 80 a 90 nautiske mil nord for Bjørnøya, eller ca. 150 km nord for den. Det er lite rimelig at flyvebåten har vært så langt nord og virkelig er kommet i berøring med isen. Hullet kan også være opstått på annen måte. Når flottøren er revet voldsomt av, kan det tenkes at selve maskinen på en eller annen måte har slått hull i flottøren. Selv om flyvebåten hadde vært oppe i isen, er det ikke mulig at flottøren ha drevet helt ned til norskekysten.

\*

#### **Forseringen over tåkebeltet lyktes ikke**

Trygve Gran uttaler til Aftenposten: Efter de opplysninger som foreligger, var «Latham» overlastet,

og den har måttet kjøre sine motorer fullt ut for å komme over tåkebeltet. Forseringen av tåkebeltet er ikke lykkes. Derimot er det sannsynlig at motorstopp er blitt en følge, og at katastrofen så er skjedd idet «Latham» har måttet gå ned i det svære oprørte hav. Døden for de ombordværende kan anses å være inntrådt momentant. At «Latham»s telegram kl. 6.45 inneholdt et SOS tror jeg ikke. «Latham» anropte jo tydelig, i flølge Geofysiske i Tromsø og Ny Ålesund, to ganger ved overnevnte anledning.

\*

### **Gjorde «Latham» vendereis og søkte sydover igjen? Hva professor Krogness mener<sup>xxxiv</sup>**

I en samtale med Morgenavisen i Bergen uttaler professor Krogness at det etter all sannsynlighet må antas at «Latham» har gjort vendereis og var så på vei tilbake til Norge, da katastrofen inntraff.

Hvis nemlig «Latham» som først antatt, er styrtet ned et sted i havet nord for Bjørnøya, vilde det være en umulighet at flottøren kunde drevet helt ned til Norges kyst i løpet av to måneders tid. I de første fjorten dager etter flyvebåtens forsvinnen blåste det nemlig overveiende sydlig vind, og vrakrestene vilde følgelig drevet nordover opp mot drivisen.

### **Hvor er ulykken, skjedd? Docent Hoel uttaler sig**

Vi har forelagt dosent Hoel spørsmålet om hvor ulykken kan være skjedd. Dosenten uttaler:

Det eneste utgangspunkt man har, er det tidspunkt da radioforbindelsen ophørte. Som man husker kom maskinen til Tromsø den attende juni klokken seks om morgenen og startet igjen allerede klokken fire samme ettermiddag. Like etter starten var der noen fiskere som så maskinen ikke langt fra det sted hvor flottøren nu er funnet.

Klokken syv om kvelden, altså tre timer etter starten, opfanget radiotelegrafisten ved Geofysisk institutt i Tromsø signaler fra «Latham» det var anrop av Kingsbay radio om å få sendt noen telegrammer. Senere har man ikke børt noe som helst fra maskinen.

På det tidspunkt da denne siste trådløse forbindelse fant sted, måtte «Latham» befinne sig mellom femti og hundre nautiske mil syd for Bjørnøya. Er ulykken skjedd like etter, vilde megen sannsynlighet tale for at strømmen som på dette sted er utpreget østgående, vilde ha drevet flottøren østover og man skulde således ikke ha ventet å finne denne ved norskekysten. Imidlertid må man huske at en slik flottør ligger meget høit i vannet, og er svært utsatt for vind, mens strømmen ikke har samme makt over den. Sterk nordenvind vilde drive den sydover på tross av strømmen og når den kom ned mot norskekysten, er strømmene så svake at vindforholdene praktisk talt vilde være enerådende spørsmålet om den retning flottøren skulde drive. Imidlertid har jeg vanskelig for å bli overbevist om at det er skjedd på denne måten. Jeg kan tenke mig en annen og meget mer sannsynlig løsning.

– Og den er?

– At kaptein Guilbaud utenfor Bjørnøya har merket motorene ikke fungerte godt, eller at der var noget annet i veien, og at man har besluttet i vende og søke å komme tilbake til norskekysten. Som man husker, vendte italieneren Maddalena med sin store og gode maskin to eller kanskje tre ganger, så en slik forklaring er meget rimelig. Amundsen har da foretrukket ikke å telegrafer mer før han kom tilbake. Så er da katastrofen skjedd momentant i nærheten av den norske kyst, og radioapparatet som såvidt jeg husker hadde antennen på den vanlige måte, altså hengende ned fra skroget, er straks blitt satt ut av funksjon. Og før radiotelegrafisten Valette har kunnet få rigget opp en mast til sending, er «Latham» sunket. Hvis da ikke de ombordværende er blitt drept med en gang under nedstyrtningen. Denne forklaring, at maskinen har søkt å vende tilbake til Norge, holder jeg for den sannsynligste.

\*

### **Funnet av flottøren er intet bevis for at de omkommet sier avisen ”Le Matin”. Paris 8. september**

”Le Matin” skriver i en artikkel idag at funnet av «Latham»s ene flottør ingenlunde er noget bevis for at Amundsen, Guilbaud og deres kamerater er omkommet, flottøren var så godt som ubeskadiget da den ble funnet. Avisen mener at hvis hydro-aeroplanet var sunket til bunns vilde flottøren være

blitt knust av vanntrykket og hvis flottøren skulde ha berørt vannet på en voldsom måte og være blitt revet av vikle man ha kunnet se spor etter det.

\*

## «Latham»s flottør til Frankrike<sup>xxxv</sup>

Den franske marineminister har hatt en lang konferanse med «Latham»s konstruktør. Intet offisielt foreligger om konferansen, som skal fortsette, når den funne flottør kommer til Paris. Antagelig dreier det seg om avfattelsen av en offisiell redegjørelse angående ulykken, hvorefter man også i Frankrike formodentlig offentlig fastslår flyvernes forsvinnen eller død.



Le flotteur du Latham-47, arrivé hier matin à Paris, a été déposé au ministère de la Marine.

## Rykter om den annen flottør<sup>xxxvi</sup>

Sent inatt innløp fra Tromsø følgende telegram:

Det har gått forskjellige rykter om at «Latham»s annen flottør skulde være funnet. Et fangstfartøi fra Ibestad, som kom fra Bjørnøya, hadde nemlig sett en båtlignende gjenstand i nærheten av det sted hvor «Latham»s flottør ble funnet, men la ikke større vekt på det og gikk forbi. Da skipperen ved ankomsten til Tromsø, fikk anledning til å se den flottør man allerede har funnet fra «Latham», gjenkjente han den straks som den han hadde sett drive i vannet.

\*\*

## En del av en flyvinge funnet i Tromsøsundet?<sup>xxxvii</sup>

I dag morges ble der funnet en del vrakrester av en flyvemaskin i den sydlige del av Tromsøsundet. Etter all sannsynlighet skriver vrakrestene seg fra «Latham»s ene ving.

Det ene vrakstykke er vel 2 meter langt og 4–5 cm bredt og ser ut til å være kanten av den ene ving. Den er overtrukket med tynd kryssfiner.

Det annet vrakstykke er ca. 2 alen langt og likeledes ganske smalt.

Vrakrestene ser ut til å ha ligget lenge i sjøen, og limingen i festet mellom trestykket og fineren er oppløst på flere steder. Selve fineren er delvis råttent.

Vrakrestene skal i eftermiddag bringes ombord i den franske krysser «Strasbourg» for nærmere å bli undersøkt.

Senere meldes:

Det første vrakstykke ble funnet av en fisker syd for Tromsøya. Han kom roende i dag morges, og ble da oppmerksom på vrakstykket, som lå og drev. Det var vel to meter langt, men nokså smalt, 4–5 centimeter, og syntes å kunne være hjørnet og forkanten av en flyvemaskinvinge. Det bestod av et understykke av hårdt tre, som var uthulet og overtrukket med tynn kryssfiner.

Litt senere ble det funnet enu et vrakstykke. Det var  $\frac{3}{4}$  meter langt og syntes å kunne være en del av spilene under en ving. Stykkene er antagelig drevet inn Malangen og Rystrømmen.

De franske offiserer var på sørgegudstjeneste i den katolske kirke og har derfor ikke kunnet undersøke vrakrestene enu. Nogen matroser fra «Durance», som var i land, mente stykkene måtte skrive seg fra en flyvemaskinvinge.

Ved 16-tiden i eftermiddag vil vrakrestene bli undersøkt ombord i «Strasbourg». Chefen for «Michael Sars» og chefen for «Durance» er tilkalt, likeledes den franske konsul.

## Forliset må ha funnet sted nær kysten

Vi har forelagt ovenstående telegram for docent Hoel som uttaler:

– Det er sannsynlig at disse vrakrester skriver seg fra «Latham». Det sted som oppgis i telegrammet ligger jo ikke så svært langt fra Fugløy, hvor flottøren ble funnet, bare 30–35 nautiske mil, og man kan vel gå ut fra at vrakstykker funnet så nær hinannen skriver seg fra samme maskin.

Stedet hvor de nye vrakrestene er funnet, tyder på at vrakrestene er kommet drivende inn fra havet



nord eller syd for Kvaløyen, og at tidevannstrømmen har ført dem opover mot Tromsø.

Man kan nok nu gå ut fra at «Latham» må være forlist ganske nær kysten. Sandsynligvis har flyvemaskinen gjort vendereis, og på tilbakeveien er katastrofen inntrådt.

Vrakrester av en flyvemaskinsvinge ligger så lavt på vannet, at den ikke som en flottør, kan drives mot eller på tvers av havstrømmen. Flottøren har kunnet drives på den måte, men et vingestykke vil ikke ha kunnet bevege seg langt.

\*

Kaptein Doksrød

Bekrefter på vår henvendelse at «Latham»s vinger var forsynt med kryssfiner. Imidlertid er en hel del flyvemaskiner forsynt med kryssfiner, sier han, og på grundlag av de opplysninger som foreligger i telegrammet, er det ikke mulig å felle nogen bestemt dom. Der er jo forlist så mange flyvemaskiner i det siste, og der er ingenting i veien for, at vrakrester av en av dem i månedsvis kan drive med Golfstrømmen, gjerne fra Amerika til norskekysten.

Løjtnant Gustav Amundsen, Roald Amundsens nevø:

– Det er jo ikke andre flyvemaskiner enn «Latham» som har forlist oppe ved norskekysten, og vi bør vel etter dette siste fund se situasjonen som den er. Sannsynligheten taler nok for at vi her har vrakstykker av «Latham»s vinge.

Geografisk Selskap president, rektor Skattum:

– Undersøkelsen om bord i «Strasbourg» vil bringe endelig visshet for, om dette er fra «Latham». Hvis antagelsen bekreftes, må vi ha lov til å si at når det gjelder så skal det være, så er det godt omsider å få visshet.

Hvis det er vrakrester fra «Latham», må katastrofen være inntruffet mellom Bjørnøya og Norge.

Neste dag

Tvil om vrakrestene stammer fra «Latham»?

Til N T. B. telegraferes fra Tromsø:

Som nevnt kan man ikke si noe sikkerhet om de funne vrakrester før restene er blitt undersøkt av sakkyndige i ettermiddag.

Kjente ishavsfolk uttaler som sin mening at det er mere sandsynlig at restene skriver seg fra en tysk flyvemaskin som for 3 dager siden fikk havari her. Under reparasjonen av maskinen ble noen deler kastet ut, og disse kan så ha fulgt strømmen.

\*

### **Det var ikke vrakrester fra «Latham».**<sup>xxxviii</sup>

Vrakrestene undersøkes av franske og norske flyveeksperter.

Kommanderende admiral mottok i går aftes fra den franske admiral Herr telegram om at de funne vrakrester er undersøkt av franske og norske flyveeksperter, og at det antas at de ikke skriver sig fra «Latham».

\*

Fra Tromsø telegraferes til NTB at det ved undersøkelsen er konstatert at det ene av de funne vrakstykker skriver sig fra en av «Strasbourg»s flyvemaskiner, som led skade ved landingen og ble reparert. Derimot er ikke bragt på det rene hvor det annet vrakstykke skriver sig fra, men det er sikkert at det ikke har tilhørt «Latham».

\*\*

### **En bensintank fra «Latham» funnet på Haltenbanken.**<sup>xxxix</sup>

Fra Valdresund telegraferer Adresseavisens korrespondent igår aftes:

Til Valdresund kom der inn idag en fiskeskøite, som hadde gjort et sensasjonelt funn. På fiskefeltet ved Halten ble de nemlig opmerksom på en bensintank som lå og fløt i sjøen og da de fikk den om bord, viste det sig at den har tilhørt «Latham».



Senere innløp følgende utførlige meddelelse:

Fiskefartøiet som fant bensintanken fra «Latham» er en motorskøyte ved navn «Leif». Den har 8 manns besetning og skipperen heter Leonhard Olsen. Skøyten har ligget og fisket ved Haltenbanken en tid. Lørdag observertes en stor tanklignende gjenstand flytende i sjøen ca. 14 mil nord av Halten, og skipperen besluttet å undersøke nærmere hvad det kunde være. Tanken ble heist ombord og undersøkt.

Den var av aluminium og blåmalt, nærmest blågrå av farve. På røret, som tjener til å fylle tanken med bensin, var der fastskruet en messingplate og på denne var følgende inskripsjon inngravert: "Essence. Comptenance 600 litres. Hydroavion Latham." (Bensin. Innhold 600 liter. Hydroaeroplan Latham).

Der kunde altså ikke være nogen tvil mulig, det var en av bensintankene fra «Latham» man hadde funnet.

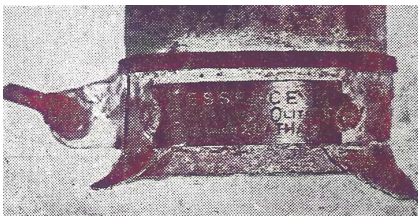


Bensintanken om bord på «Leif»

Tanken var hel, men hadde endel bunkler, som antagelig skriver sig fra sammenstøt med isblokker. Hvordan den kan ha revet sig løs, var det vanskelig å konstatere, men der var noen brukkede rør, som tyder på at der må ha funnet sted et ganske hårdt sammenstøt enten med sjø eller is.

Etter å mottatt denne opsigtsvekkende meddelelse satte Adresseavisen straks seg i sving for om mulig å innhente flere opplysninger angående funnet. Motorskøyten «Leif» kom først in til Valdersund ved 8-tiden igårftes, den hadde altså vært 4 dager underveis fra Halten.

Sent igårftes lyktes det oss å komme i telefonisk forbindelse med skipper Leonhard Olsen og han fortalte da følgende: Bensintanken fant vi nord av Halten på 64 grader og 52 minutter nordlig bredd og 8 grader og 50 minutter østlig lengde. Inskripsjonen (se ovenfor) stod inngravert på en messingplate som var fastskruet til et 2 toms rør. Messingplanten er ganske liten, ca. 1½ cm. bred og 4 cm. lang. Selve tanken, som tar ca. 600 liter, 1½ meter lang, 60–70 cm. bred og ¾ meter høi. Den er avlang, på form som et badekar, og oval. Der er 30 liter bensin igjen.



Messingplata som er skrudd fast på påfyllingsrøret.

I samtalens løp forteller skipper Olsen at der på to forskjellige steder på tanken er skrevet noget med blyant. Da det øiensynlig var skrevet på fransk, hadde folkene ombord på «Leif» ikke festet sig større ved det. Skriften var også endel utvisket, så det var vanskelig å tyde selve bokstavene. Da vi nevnte for skipper Olsen at det muligens kunde være et budskap fra Amundsen og Guilbaud, gikk han på vår innstendige anmodning ombord igjen igåraftes for å prøve å skrive påtegningene av bokstav for bokstav og meddele oss innskriften i telefonen.

Resultatet ble dessverre ikke som vi håpet. Skipper Olsen og et par mann til gikk om bord i «Leif» og forsøkte så godt som mulig å tyde hvad der stod skrevet med blyant. De brukte til og med forstørrelsesglass, men sjøen hadde vasket tanken så grundig at storparten av blyantskriften var uleselig. Det eneste man såvidt kunde forstå var et ord og nogen tall i første linje på det ene av stedene. Her stod det:

”ACCIE 20 x 1” resten var kommet bort, da malingen her var slitt av.

Det er dog mulig at bokstavene vil bli mere synlig, når tanken blir tørret, Tanken står nemlig nu på dekket, utsatt for vind og vær.

Skipper Olsen forteller videre at «Leif» denne gang har hatt en hård tur. Det har vært fælt vær hele tiden og de hadde nu vært ute i 11 døgn. Imidlertid hadde de gjort en ganske god fangst, idet de hadde med sig til Valdersund 5–6000 kg. kveite, brosme og lange. Endel av denne fisk vil i løpet av formiddagen bli solgt i Valdersund. Over middag idag avgår «Leif» med tanken ombord fra Valdersund og ankommer til Trondhjem i 9-10-tiden iaften.

Vi spør tilslutt skipper Olsen om han mener det kan være en ekstratank som er kastet utfra «Lalham» på flyturen nordover.

– Nei, det er ikke sannsynlig, svarer herr Olsen. Tanken må være revet løs ved flyvemaskinens sammenstøt med is eller vann. Her har man jo beviser nok i de rør som er brukket tvert av, røret som går til maskinen og avtapingsrøret. Både påfyllingsflensen og avtappingskranen er i behold, og dem tar jeg med til Trondhjem.



### Hvad funnet bekrefter

Aftenposten skriver: Dette nyeste funn synes utvilsomt å stamme fra «Latham», hvilket innskripsjonen på selve tanken forteller. Buklene i tanken bekrefter at «Latham» må være styrtet i sjøen og knust. Hadde tanken eller den tidligere funne venstre balanseflottør vært i berøring med isen, vilde de temmelig sikkert være fullstendig ødelagt.

Aftenposten har henvendt sig til dosent Hoel med spørsmål om hvordan det kan tenkes at tanken er

kommet så langt sydover.

Dosenten svarer:

– Det hele lyder ganske merkelig. Det kan jo tenkes at tanken med sine 30 liter i behold har flytt høyt på vannet, og av strømmen et drevet sydover denne lange distanse. Funnet bestyrker en også at ulykken må være skjedd i nærheten av norskekysten, men er naturligvis umulig å si.

–

Funnet av bensintanken fra «Latham» har igjen satt sinnene sterk bevegelse. Det ser ut som om tragedien omkring Amundsen, Dietrichson og Guilbaud skal bli av en særlig langvarig art og som om det aldri skal lykkes å bringe tilveie det endelige og uomtvistelige bevis for at de 6 heltmodige menn er omkommet på sin selvopofrende hjelpeekspedisjon.

Det var igår 4 måneder siden Amundsen og Guilbaud startet fra Tromsø med Spitsbergen som mål,

og disse 4 måneder har vært eneste spenningens tid. Selv etter at flottøren ble funnet, har mange erfarne menn hevdet at Amundsen kunde være i live, at vi bare skulde vente til våren, så vilde vi nok ha ham lyslevende iblandt oss igjen.

Dessverre – det blir vanskelige og vanskeligere å være optimist. Ennu et vidnesbyrd, og kanskje et langt viktigere enn flottøren, er hentet inn fra havet om den store tragedie.

Den bensintank som ble funnet nordenfor Halten lørdag og som nu antagelig er bragt inn til Trondhjem, taler sitt bestemte og sørgelige sprog om hvad der er hendt. Det siste håp må hermed sies å ha fått dødsstøtet og den siste tvil bragt ut av verden.

### **Tanken losses ved tollboden**

Der hersket adskillig spenning på Bratøren inatt. Det var ikke så få skuelystne tilstede som ventet på at «Leif» skulde komme inn. Den var nemlig gått fra Valdersund i 5-tiden og skulde være heri løpet av natten. Men ennå så sent som kl. 2 var ingen «Leif» kommet, og de fleste på kaien var da gått

Når båten kommer hit til byen skal tanken, efter hvad vi hører, bringes iland ved tollboden: efter beskjed fra det franske konsulat. Hvad der så skal gjøres, vil det da bli truffet bestemmelse om. Det er ikke bare Trondhjem og Norge, men hele den siviliserte verden som med spenning venter på om det vil lykkes å tyde blyantinnskriften på tanken.

### **Blyantnotatene**

#### **Ingen meddelelse fra Amundsen**

«Leif» kom til Trondhjem kl. ¼4 inatt og la til ved Namsoskaien. – Skipper Olsen hadde beregnet å være her kl. 12, men ble forsinket på grunn av sterk kuling og motorskade.

Adresseavisens medarbeider hadde straks efter ankomsten anledning til å ta tanken i øiesyn og gikk over den med sterkt forstørrelsesglass og lykte. Det kan straks fastlåses at de få og utydelige blyantnotater som finnes på tanken, ikke kan være nogen meddelelse fra Amundsen. Det er sikkert bare likegyldige ting som her er notert ned.

### **Blyantskriften på tanken**

Ved dags igår formiddag og efter at tanken var blitt tørr, forsøkte skipper Leonhard Olsen og hans folk igjen å tyde de merkelig byantpåtegninger på bensintanken fra «Latham». Efter noget strev lyktes det dem å desiffere følgende ord og tall:

Accie 6/...Frene 20 x 1. Derefter er kommer 1/11 – 22/12.... Heus (eller heut).... res ... aute ...aroet (eller aroes)..... 7/3... C.S.

Å anstille betraktninger over hvad dette kan bety, er helt unyttig, dertil er der altfor meget borte. Ingen av ordene betyr noget hverken på dansk eller noget annet sprog. Det sannsynligste er vel at det er notater som er foretatt av mekanikeren under bensinfylling. I et hvert fall er der svært liten mulighet for at man her står overfor et budskap fra de forulykkede, men herom kan vi forståelig nok ikke uttale os med bestemthet før vi har tatt bensintanken og tegningene i øiesyn

\*

### **Den første undersøkelse av tanken i Trondhjem<sup>x1</sup>**

Sjøforklaringen i anledning bergingen holdes i formiddag.

Bensintanken fra «Latham» ble igårorges transportert fra motorskøyten «Leif» til tollboden, hvor den ble anbragt i kjelleren og utover dagen naturligvis var gjenstand for stor interesse og ble besett av mange besøkende.

Det var egentlig meningen å få sendt tanken til Oslo med natt-toget igår, men den franske konsul, herr Klingenberg, fant det nødvendig å beholde den her i byen inntil sjøforklaring har vært avholdt. Denne er berammet til kl. ½ 10 i formiddag.

Under det uvær som motorskøyten «Leif» var utsatt for efter bergingen ble påfyllingsrøret og avtapningskranen revet løs. Disse gjenstander, som ble opbevaret avskipperen, er nu bragt i sikkerhet hos konsul Klingenberg og vil likeledes bli fremlagt i sjørretten.

Meddelelsen om de mystiske blyantnotater har gått som en løpeild over Europa, og som rimelig

kan være venter man både her hjemme og i Frankrike med den største spenning på å få dem tydet. Der kunde jo være en mulighet for at tanken var benyttet som en slags flaskepost fra Amundsen hos hans ledsagere, og at inskripsjonene vilde bringe klarhet i den forferdelige gåte som omgir «Latham» forsvinnen.

Som nevnt i Adresseavisen igår må vel denne mulighet nu settes helt ut av betraktning. Blyantnotatene oppå tanken bærer nemlig umiskjennelig preg av å være rablet ned i et øieblikks innskydelser – nogen betydningsløse og tilfeldig nedskrevne ord. Noget slikt som enhver kan finne på å skrive ned i et øieblikks adspredthet. Anderledes stiller det sig med hensyn til den blyantpåskrift som finnes på smalenden av tanken, like ovenfor påfyllingsrøret. Her er det ikke bare rabbel. Her finnes hele ord, som det vel mangler et par bokstaver i, men som man dog kan forstå meningen av. Begge steder sees et par tall tydelig.

Innskripsjonene øverst på tanken skriver sig antagelig fra et tidspunkt som ligger før katastrofen er skjedd, og det kan vel med sikkerhet fastslåes at disse tre-fire ord som vi tror å kunne tyde, er skrevet av en av mekanikerne. Det samme er tilfelle med fallene.

At denne påstand må holde stikk, fremgår av følgende: Når en flyvemaskin med flere manns besetning er i luften, er en av mekanikerne til stadighet optatt med å kontrollere motorene. Den annen har å passe på at der stadig er det riktige trykk på bensintilførselen og at bensinpumpene fungerer tilfredsstillende. Ennvidere har han å lese av på måleapparatene hvor stort kvantum bensin der forbrukes etc. Disse observasjoner skriver han ned på et blokkblad og leverer det til føreren. Mellom hver gang han avleverer en slik rapport, sitter han og noterer litt, enten på en bit papir, eller f. eks. – på bensintankene.

### **Den viktige inskripsjon**

Innskripsjonen på smalenden av tanken er imidlertid av virkelig interesse, da den antagelig vil kunne bidra til at man med større sikkerhet kan opstille en hypotese om hvordan «Latham» er forulykket. Den er nemlig utvisket, men såvidt vi kan forstå, må der oprinnelig ha vært skrevet følgende: "Reservoir avant droite A I." (Beholder foran tilhøire A. I).

### **Hvordan nedstyrtningen kan ha foregått**

Man kan sikkert gå ut fra at dette er skrevet på et annet tidspunkt enn det øvrige, – antagelig under monteringen av «Latham» i Frankrike. Den omstendighet at det er den forreste tank på høire side man har funnet, later neppe nogen tvil tilbake om at «Latham» er styrtet ned i havet fra temmelig stor høide. Den forreste del av skroget er derved knust, enkelte lettere ting, som f. eks. den funne flottør og nu bensintanken, er blitt revet løs, idet maskinen nådde vannflaten, mens de tunge motorer har trukket resten tilbunds, og da formodentlig også de som befant sig i maskinen. At flottøren rev sig løs, lar sig lett forklare ved den omstendighet at de spiler og barduner som bandt bærevingene, var smekre og ikke særlig solide.

Hvordan bensintanken kunde rive sig løs, fremgår av følgende: I «Latham» var der montert 6 tanker av samme type som den funne. Forreste tank vil først bli "satt på" motorene, og følgelig vil den tømmes forholdsvis hurtig. Kaptein Leonard Olsen påstår at der var ca. 30 liter bensin på tanken da den ble funnet. Hvorvidt dette er riktig, er det nu umulig å få bragt på det rene. Da den kom hit til byen var der iallfall intet annet enn noen liter sjøvann i den.

### **Kom «Latham» forbi Bjørnøya?**

Det sannsynligste er at tanken var tom for bensin, og følgende hypotese om katastrofen skulde da ha adskillig for sig: «Latham» konsumerte ca. 200 liter bensin i timen. Altså på 3 timer 600 liter. Følgelig skulde flyvemaskinen iallfall ha passert Bjørnøya, da den styrtet ned. Hvor langt forbi den kom, er det på grunnlag av hvad man nu vet er umulig å si, men det kan i den forbindelse være av interesse å minne om at passasjerene på «Ingertre» ved 8-tiden om aftenen den dag «Latham» startet fra Tromsø, så noget stort, grått styrte i havet ca. 100 km. nord for Bjørnøya.

Idet maskinen har nådd vannflaten, er da som nevnt den forreste del av skroget blitt fullstendig knust og den tomme bensinbeholder, som altså stod forrest og bare var festet med et par tynne stålbånd (som der finnes merker av på tanken) er blitt presset ut av stilling, revet løs, og er så flytt opp. Da den tomme tank fløt på vannet, har den vedvarende nordenvind i de påfølgende måneder drevet den sydover til det sted hvor den lørdag ble funnet.

At det, som nogen tror å finne ut, skulde være en ekstratank, kan man efter dette late helt ut av betraktning.

### **Kaptein Høver: ”Tusen løsninger på gåten”.**

Oslo, 19. Aftenposten har henvendt sig til direktør, kaptein Hover ved marinens flyvebåtfabrikk for å høre dennes mening om bensintankfunnet. – «Latham» hadde ca. 4-5000 liter ombord da den drog ut fra Tromsø, sier direktøren. Den tank som er funnet er antagelig den samme som var anbragt oppe under øvre bæreflate, og som hadde fasong som et badekar. Jeg for min del tror blyantskriften skriver sig fra verkstedet, hvor tanken er laget.

Det hender jo ofte at det skrives på den slags gjenstander. Opp under bæreflaten har tanken ligget meget utsatt, og kan under nedstyrtning ha støtt an mot andre deler av maskinen, derav muligens buklenen. Det er utelukket at maskinen har vært i isen; man vilde da neppe ha funnet tanken. Det er forøvrig tusen løsninger av denne gåte.

Moskva, 18. oktober.

Meddelelsen om funnet av «Latham»s bensintank har vakt meget opmerksomhet i flyverkretser i Moskva, idet den bekrefter at Amundsen og hans kamerater er omkommet. Deres skjebne efter nedstyrtningen og tegnene på tanken har vakt stor interesse, idet man mener å kunne slutte, at «Latham»s besetning ikke er omkommet ved selve nedstyrtningen, men har kunnet holde sig i live en god stund efterpå.

### **Carsten Borchgrevink om funnet:**

Vi treffer Carsten Borchgrevink og hører hva han mener om fundet av bensintanken.

– Det vil være av betydning å vite, om det er nogen som kjenner til hvilken av «Latham»s bensintanker det var som først ble benyttet underflyvningen. Herav vilde man i tilfelle kunne slutte sig til, hvorlengte aeroplanet har vært i luften. Enten er tanken tom på 30 liter nær fordi den er brukt, eller også kan det hende at den er løstnet med hensikt for å benyttes som flaskepost. Som sådan egner den sig udmerket, og det er jo slett ikke utelukket at der har vært festet et signal på den. En mann som Amundsen vil, selv om tiden var knapp, ha visst å gripe til det beste middel for enten å underrette om et uhell – eller sende en siste hilsen.

Bulkene i tanken tyder jo på is, men de kan også skyldes at den er støtt sammen med andre gjenstander i sjøgangen. Selvsagt vil våre flyvere hurtig kunne bringe den ting på det rene, når de får se tanken.

Den ting at der er skrevet på tanken – selv om det er vanskelig å tyde det – peker i retning av at den er et budskap. Man gir sig jo i almindelighet ikke til å skrive på bensintanker, i hvert fall ikke under slike forhold.

– Jeg finner det for øvrig merkelig. Sluttes Borchgrevink, at man for eksempel ved de mange Atlanterhavsflyvninger, hvorav jo en del er endt i ulykke, ikke har hatt for hånden gjenstander som er innrettet til å tjene som flaskepost.

De vilde være nyttige både som nødsignal og som siste budskap, da de muligens kunde fortelle om hvordan ulykken er foregått og således bli av verdi for fremtidige flyvninger.

\*



### **«Latham»s bensintank til Oslo<sup>xli</sup>**

Med Trondhjemstoget i går morges kom som ilgods «Latham»s bensintank. Den var pakket i en solid kasse og adressert till den franske legasjon. Ved henvendelse dit erfarer vi at tanken i dag vil bli undersøkt av norske autoriteter, hvorefter den vil bli videresendt til marineministeriet i Paris.

\*

### **Tanken undersøkt i den franske legasjon av Lützw-Holm og Hjalmar Riiser-Larsen<sup>xliii</sup>**

Som nevnt i går aftes ble «Latham»s bensintank undersøkt i den franske legasjon i går middag av flyverne kaptein Riiser-Larsen og premierløyntant Lützow-Holm. Tanken må ha flytt temmelig høi i vannet og er derved ført sørover av nordenvinden. Hadde tanken ligget dypere i vannet, vilde den sterke østlige strøm som råder i nærheten av Bjørnøya, tatt tanken og ført dem østover. Man lette forgjeves efter noget skriftlig meddelelse fra tankens indre. Det er dessverre ikke lenger tvil om at «Latham» plutselig er styrtet ned og tilintetgjort.

Innskriften på tanken var intet budskap fra «Latham»s besetning. Den store tanken er ikke kastet over bord under overfarten. Den har fulgt med vraket under vannet og siden revet løs.

\*



Le réservoir du «Latham», l'avion de Gullbaud, retrouvé dans les mers polaires, vient d'arriver au ministère de la Marine.

### Bensintanken i Marineministeriets bakgård i Paris

#### Et nødsignal fra Amundsen?

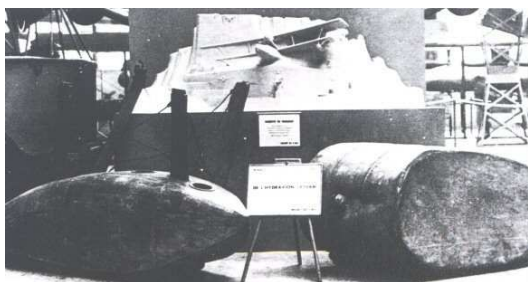
Politiken

Paris fredag

”Paris Midi” meddeler at den av de sagkyndige i Marineministeriet foretagne undersøkelse af «Latham»-maskinens bensin-tank har givet til resultat, at tanken ikke af seg selv kan ha løsnet fra flyvemaskinen, men

med vilje må være blitt løsnet av Amundsen og Guilbaud og kastet i havet som nødsignal til forbiseilende skibe.

\*



### Flottøren og bensintanken i Paris

#### ”Funnet” ved Skarsvåg<sup>xliii</sup>

Fra vår korrespondent i Hammerfest mottok vi igåraftes følgende telegram:

Til politimesteren i Øst-Finnmark innløp der i ettermiddag meddelelse om at der ved Tunes på vestsiden av Nordkapp er blitt funnet en flottør, som skal skrive sig fra «Latham».

Vår korrespondent satte sig straks i forbindelse med Skarsvaag og fikk følgende opplysninger: Nyttårsaften mens fisker Johan Olsen Tunes var beskjeftiget med arbeide nede ved fjæren, fikk han øie på noget i sjøen, som han efter utseendet å dømme antok måtte være av ekstraordinær art. Han satte båten ut og fikk tak i gjenstanden. Det viste sig å være en flottør, – to sammenbundne flottører. Den ene av flottørene bar inskripsjonen «Latham Paris» og navnet var inngravert. Den var nærmest rund og meget lett. Ned fra flottøren hang der flere ringekjeder som var bekledd med et slags tøistoff, der gikk i zigzag.

Flottøren ble bragt opp til Johan Olsen, og han har den nu i opbevaring.

At funnet ikke er blitt kjent tidligere, kommer av at det har vært et overhending vær, så man ikke har kunnet komme fra Tunes til Skarsvåg. Først idag kom folk frem som kunde gi meddelelse om det opsiktsvekkende funn.

Vår korrespondent har iaften hatt en telefonsamtale med Johan Olsen. Han kunde meddele at der på Tunes ikke hersker tvil om at flottøren må skrive sig fra «Latham», idet inskripsjonen som er inngravert på flottøren med all tydelighet forklarer dens ekthet. Den nevnte fisker skildres som en pålitelig mann. Det har vært vanskelig iaften å få nogen nærmere opplysninger om funnet, som altså efter det opgitte ikke er en bøie, som først meddelt. Vrakgodset skal være av metall og fiskeren sier at det ligner ovnsrør. Selv mente fiskeren at det kunde være flottørdeler, men de skulde jo være av finer.

Folk på Skarsvåg vil imorgen begi sig til Tunes for å hente flottøren, som ved første leilighet vil bli sendt til Hammerfest.

Vår korrespondent har også hatt en samtale med politimesteren i Øst-Finnmark, og han kunde opplyse at han har gitt ordre til at funnet straks blir sendt hertil.

## **En flottør og en bøie?**

### **Hvad menes der med to sammen bundne flottører?**

En samtale med kommandørkaptein Moe

Telegrammet fra Hammerfest taler jo sitt tydelige sprog, men på den annen side var det oss nok så uklart hvad der mentes, med to sammenbundnes flottører. Man vil jo erindre at «Latham»s venstre flottør ble funnet den 31te august ifjor av dampskibet «Brodd» ved Ytre Fugløy og bragt inn til Tromsø. Og «Latham» var det bare to flottører. At der nu skulde være funnet to til, måtte derfor forutsettes å bero på en misforståelse.

Vi henvendte oss i den anledning til kommandørkaptein Moe i Bergen og forela ham vår meddelelse.

Det er vanskelig for mig å uttale mig om hvad det kan være, sålenge jeg ikke kjenner dimensjonen på de funne ting, svarer kommandørkapteinen. «Latham» hadde som De vet bare to sideflottører, så mere enn den ene, manglende, kan det iallfall ikke være tale om. Men det kan jo være noget annet tilbehør, en bøie eller lignende, som er sammenbundet til flottøren. Jeg la imidlertid ikke merke til de spesielle ting, detaljene i utstyret på «Latham» og kan derfor ikke ha nogen mening om dette.

– Men tror De at funnet skriver sig fra «Latham»?

– Ja, det er høist sannsynlig. Ialfall er der her ingen grunn til å stille sig skeptisk.

– Men er det ikke litt mistenkelig at der står «Latham» Paris, istedetfor navnet på den by hvor flyvemaskinen er fabrikert – Caudebec en Caux?

– Nei, det synes jeg ikke. «Latham» var jo oprinnelig bygget for Atlanterhavsflyvning og da var det jo naturlig at hjemstedsnavnet ble Frankrikes hovedstad.

## **En uttalelse av Riiser-Larsen**

Oslo, 9. januar: I anledning av meddelelsen om det funne vrakgods ved Nordkap har N. T. B. hatt en samtale med kaptein Riiser-Larsen. Han bemerker at det ikke var usannsynlig at det etterhvert kunde drive inn vrakrester fra «Latham», men forøvrig var det umulig å uttale sig noget nærmere på grunnlag av de første sparsomme meldinger. Hvis vrakrestene er fra «Latham» kan det f. eks. godt være noget av stenderne på flyvebåten. Å si noget sikkert er helt umulig før vrakrestene er nærmere undersøkt.

Bergen, 9. januar: Professor Helland Hansen uttaler at det ikke er noget i veien for at en eventuel bøie fra «Latham» kan være drevet ned til vestsiden av Nordkap, men i og for sig anså professoren det for mest sannsynlig at også denne bøie var et falsum.

\*

## **Bare en del av flottøren?**

Den eneste sikre ting vi igårftes fikk vite angående funnets dimensjoner var at lengden er ca. 1 meter. Dermed er det klart at det hvert fall ikke kan være hele flottøren som er funnet. Flottørens lengde var jo som ovenfor nevnt 2.32 meter. Også beskrivelsen av formen høres litt merkelig ut. Men det kan meget godt være en del av flottøren. Flottørene hadde nemlig 4 vanntette skott, og hvis denne flottør som nu er funnet, ble knust under nedstyrtningen, kan besetningen ha lappet en del av den sammen med ankerbøien, som visstnok befant sig akterut. Hvordan dette har foregått og hvordan sammenbindingen er arrangert, er det for øieblikket umulig å ha nogen formening om.

\*

Meddelelsen om inskripsjonen «Latham Paris» var en gemen løgn.

Det var ikke den manglende flottør på «Latham».

Fra Hammerfest mottok vi igår i formiddag følgende privattelegram:

Adresseavisens korrespondent har imorges anstillet en del nærmere undersøkelser, angående funnet av flottørene og har henvendt sig til Skarsvåg. Det opplyses som tidligere at funnet består av to flottører, og hver flottør har en ring oven- og nedentil.

Flottørene er ved hjelp av ringene bundet sammen med taug. Hver flottør er 50–60 cm. i oval lengde og har en tykkelse på ca. 6 tommer. De er malt lyserøde, men malingen er meget slitt.

I natt begav endel personer sig til Tunes og man venter dem tilbake med flottøren i Skarsvåg ved middagstider i dag.

Flottørene vil antagelig bli sendt hertil med en av rutebåtene eller med «Michael Sars». De vil da snarest bli sendt sydover.



Vi var efter dette telegram straks klar over at det ikke kunde være tale om nogen flottør fra «Latham». Bare den uanselige størrelse utelukket en sådan formodning. Et par timer senere mottok vi da også bekræftelse på vår mistanke. Vår korrespondent i Hammerfest telegraferede nemlig:

De tre menn som gikk fra Skarsvåg til Tunes, er nu vendt tilbake med de funne ”flottører”. Ingen av dem bærer navnet «Latham Paris». Derimot er de merket Pat. nr. 286573. Meddelelsen om inskripsjonen fra telegrafstasjonen i Kamøyvær.

\*

Dermed er det bevist at også det siste budskap fra «Latham» er et falskneri. Vi håper at der nu av vedkommende myndigheter blir gjort de største anstrengelser for å få bragt nå det rene hvem som bærer skylden for denne gemene affære. Meddelelsen om inskripsjonen – som gjorde det hele så troverdig – er jo en direkte løgn, og det må vel gå an å få opplyst hvem der er anstifter av den.

Hvad funnet efter dette består av – om det er et eller annet redningsmaterieell eller som det har vært antydnet, bare nogen simple jernrør – har ingen synderlig interesse. Men hele det norske folk har interesse av å få misdæderen eller misdæderne avsløret og grundig straffet for sin samvittighetsløse spøk.

\*\*

### **Funnet av den andre bensintanken i Steinsfjorden – Borge i Vesterålen<sup>xliiv</sup>**

I går eftermiddag ringte fisker Julian Sortland, Sortland i Borge, opp til Lofotpostens redaktion og fortalte, at hans far (Martin Jørgensen f. 1866) dagen i forveien hadde fundet en stor benzintank i fjæren ved Sortland.

Tanken lå helt inde i fjæren, da man fandt den, og hadde fåt nogen mindre buler av steinen som den var støtt mot. Man fik tanken på land, hvor den ligger 3/4 times gang fra husene.

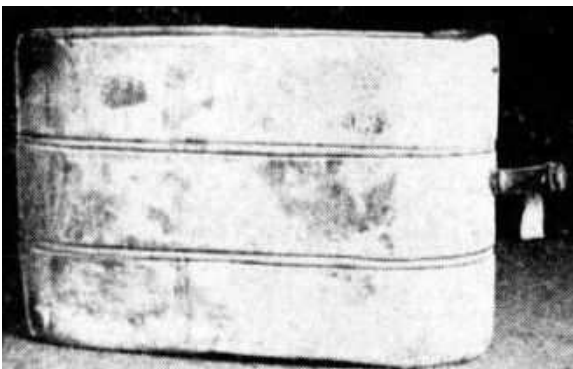
Tanken er av aluminium, malt lys gråblå.

Den måler efter Sortlands oppgivende 44 tommer i høiden (eller lengden), er 30 tommer bred og 22 tommer tyk (112 cm x 76 cm x 56 cm). Facongen er som et badekars, sier Sortland. Avløpsrøret er slidt bort, og bare hullet står igjen. Derimot er påfyldningsrøret i orden, likeså avtappingsrøret som begge er lukket. Over begge troppene i de to rør er der låst med en streng. Der er ikke en dråpe benzin igjen på tanken. Rundt tanken i begge endene går en indtrykt kant. Malingen er enkelte steder avskrapet, men ikke meget. Såvidt man kan se er der på tanken ingen inskriptioner eller merker. I tankens underkant er der en halvkuleformet utgående bule.

Da hr. Sortland formodet at tanken muligens kunde skrive sig fra «Latham», bad han os snarest varsle politimesteren i Lofoten og Vesterålen om fundet, — Politimester Helgesen befandt sig igåraftes på reise i Lofoten, og vi nådde ham i rikstelefonen på Leknes. Han uttalte at han snarest personlig skulde foreta en undersøkelse av fundet.

Det var imidlertid både igåraftes og iformiddag et slikt uvær i distriktet at det var umulig at komme med motorbåt utover til det sted hvor tanken ligger.

Man kan selvfølgelig intet uttale bestemt om hvor tanken skriver sig fra før den er nærmere undersøkt. Lensmanden i Borge vil så snart værforholdene tillater det hente tanken.



### **Den fundne bensintank er «Latham»s (14. januar)**

Der foreligger endnu intet spesielt nyt med hensyn til den fundne bensintank i Borge. Lensmann Landsstrøm har i formiddag begitt sig avsted med motorbåt for at hente tanken, som han straks vil sende til politimesteren i Svolvær. Denne vil formentlig sende tanken, sydover til undersøkelse om hvorvidt den virkelig skriver sig fra Roald Amundsens flyvemaskine.

\*

I følge telegram til Lofotposten uttaler kaptein Hjalmar Riiser-Larsen at dimensjonene og på den i Borge fundne tank stemmer med beskrivelsen av «Latham»s tank. Mer kunde han ikke si.

Kaptein Wisting mener at det i tilfelde må være en av de mindre tanker som var plassert oppe under vingen. Tanken skulde vært tydelig merket med «Latham».

Kommandørkaptein Moe i Bergen sier han ikke kunde stille sig avvisende at tanken er fra

«Latham».

Idet bladet går i pressen ringer lensmand Landstrøm opp fra Tangstad og meddeler, at han nu har hentet tanken.

Ved nærmere undersøkelse av tanken har han på denne fundet en liten messingplate, ca. 1 cm bred og 3 – 4 cm lang, hvorpå der stod nogen tal og ordet «Latham» indgravert.

Det må efter dette betraktes som avgjort at tanken har tilhørt den flyvemaskine Roald Amundsen fløi fra Tromsø med i juni måned ifjor.

### «Latham»s tank – inskriptionen på den lille messingplate.

(15. januar)

Lensmand Landstrøm i borge har nu bragt den fundne tank som skriver sig fra «Latham» til Leknes og den ble i dag med lokalskibet «Hadsel» sendt til Svølvær, hvortil den ventes at komme ved 9-tiden i kveld. Herfra vil den snarest sendes sydover med hurtigruten.

Som i år meddelt fandt lensmanden ved nærmere undersøkelse en liten messingplate på tanken ved en av kranene. Det var noget vanskelig at opdage den, og man fikk først øie på den da man hadde pusset en del smuss bort. Den nøiaktige tekst på platen lyder så: CONTENANCE HYDRAVIONS Latham 500 LITRES.



Meddelelsen om tankfundet i Borge har vakt stor opsikt overalt.

Dette er jo det første fund av vrakrester fra «Latham», hvorpå der findes tydelig merke slik at man ugjendrivelig kan fastslå at det fundne skriver sig fra «Latham».

### «Latham»s bensintank på underveis til Oslo (17. januar)

Tanken kom til Svølvær tirsdag kveld og ble igår av politimester Helgesen sendt Forsvarsdepartementet.

Bensintanken fra flyvemaskinen «Latham» som forleden ble fundet i fjæren ved gården Sortland i Borge, ble tirsdag av lensmand Landstrøm bragt til Ure, hvorfra den med lokalbåten ble sendt til Svølvær og her øieblikkelig tatt vare på av politimester Helgesen. Da tanken imidlertid først kom hit ved 10-tiden om kvelden, var det for sent at få den sendt sydover samme kveld på en forsvarlig måte, og politimester Helgesen sendte i går kveld i omhyggelig pakket tilstand sydover med hurtigruteskibet «St. Svithun» til Forsvarsdepartementet, hvor tanken antagelig blir undersøkt av de norske sakkyndige og derefter oversendt den franske legation for videresendelse til Paris til endelig undersøkelse.

Mens tanken i går var i Svølvær hadde Lofotposten anledning til at ta den i nærmere øiesyn, og den viste sig at svare fuldstendig til den tidligere opgitte beskrivelse, som forresten også passer nøiaktig på beskrivelsen av den bensintank som i sin tid ble fundet utenfor Halten og indbragt til Trondhjem. Tanken bar betydelig vidnesbyrd om at ha ligget lenge og bakset i sjøen. Da den har flydt meget lett har den nok ført en meget omtumlede tilværelse ute på Norskehavets bølger. Frem og tilbake har nu i et halvt års tid vært ført av den omskiftende vind, og den hadde vel neppe vært fundet endnu, hadde ikke storstormen forleden drevet den iland på Lofotens ytterside.

Det tidligere omtalte skilt, som er festet til tankens påfyldningsrør, var ved ankomsten til Svølvær løsnet i den ene kant, men henger endnu godt fast. Inskriptionen, som findes på messingplaten og som utelukker enhver tvil om at bensintanken skriver sig fra Roald Amundsens flyvemaskin «Latham», bærer følgende inskription:

ESSENCE CONTENANCE 500 LITRES A HYDRAVIONS Latham

Dessuten findes øverst i det venstre hjørne av platen en liten sirkel hvori står bokstavet H. Da det allerede tirsdag kveld lykkedes Lofotposten ved elskverdigg imøtekommenhet fra

politimester Helgesens side at få fotografert tanken, ser vi oss i stand til i dag at kunne bringe vore mange lesere bilder av tanken som messingplaten med inskriptionen. Farer ikke rotatonspressen for hårdt frem med klichene, vil leserne tydelig se de på platen inngraverte ord.

— —

(I Oslo undersøkte Hjalmar Riiser-Larsen og granskingskommisjonen bensintanken. De store hullene i tanken er utført av kommisjonens medlemmer. De så på bensintanken som ”flaskepost” fra Amundsen, og åpnet tanken for å finne meddelser fra Amundsen. Hjalmar Riiser-Larsen skrev en rapport om undersøkelsen på oppdrag av Forsvarsdepartementet).

\*

### «Latham»s tank til Sjøfartsmuseet<sup>xlv</sup>

Bensintanken fra «Latham» som ble funnet Borge i Lofoten, vil bli innlemmet i Norsk Sjøfartsmuseums samlinger til minne om de heltmodige norske og franske flyvere, med Roald Amundsen og Guilbaud i spissen, som satte livet inn for å komme Nobile og hans folk til hjelp.

### Den offisielle overrekkelsen

Den offisielle overrekkelsen av bensintanken til Sjøfartsmuseet skjedde 15. august 1930. Aftenposten skriver: Senator Honnorat fulgt av den franske legasjons personale med damer besøkte i går Sjøfartsmuseet. Etter å ha besøkt museet overleverte hr. Honnorat et vakkert bilde av «Latham» og dens franske besetning.

Som bekjent har Norsk Sjøfartsmuseum tidligere mottatt som gave fra det franske marineministerium den fra «Latham» ilandrevne bensintank. I sin tale meddelte hr. Honnorat at også modellen av «Latham» når den ble ferdig vilde bli sendt som gave til Sjøfartsmuseet. Gaven ble av hr. Honnorat overlevert i egenskap av president for Le Comité Franco – Norvegienne.

Bestyrer Gunnar Isachsen fremførte Norsk Sjøfartsmuseums takk for de verdifulle gaver og gav uttrykk for det vennskap som knytter Norge og Frankrike sammen.

\*



Bildet av bensintanken som ble funnet Storfjorden.

### Sjøfartsmuseets beskrivelse funnet av bensintanken:

Historikk:

Latham 47 (flybåt)

Beskrivelse: Gave fra Societe technique aeronautique de

nende via Forsvarsdepartementet

Datering: Fra: 1930 Til: 1930

Grunnlag:

Giver/siste eier: Societe technique aeronautique de nende.

Formidler av gave eller kjøp: Forsvars-departementet.

Historikk:

Bensintank fra flybåten «Latham».

Roald Amundsen benyttet flyet «Latham» for å lete etter Umberto Nobile som med luftskipet «Italia» havarerte nord for Svalbard 1928.

Funnet ved Halten 17.10.1928 av kaptein Leonard Olsen på skøyten «LEIF». Tanken inneholdt ca. 30 liter bensin og har vært bearbeidet, muligens for å erstatte en ødelagt flottør eller for å benyttes som redningsmateriell. Denne tank opplyses å ha vært innebygget i «Latham». At den er funnet ubeskadiget anses som et bevis på at Amundsen og hans folk har gått ned på havet uten å bli drept idet de må ha trukket denne tank frem av skroget, etter landingen, muligens for med den å erstatte en tapt flottør.

Materiale: Blikk (HO)

Farge: Grå

Lengde :120 cm Høyde: 80 cm Bredde: 56 cm.

Publiseringstekst: Galvanisert blikk, gråmalt.

\*

### Bjørnøya – rykter om vrakrester etter «Latham» i 1933<sup>xlvi</sup>

I går gikk det rykte på byen om at m.k. «Neptun»s skipper Konrad Kristoffersen av Målsjord, skal ha hatt flyvemaskinen «Latham» fast i et kveiteva opp ved Bjørnøya. Man hadde maskinen så langt oppe, forteller ryktet, at man kunde se at det var en flyvemaskin. Men da glapp taket og maskinen sank igjen.

Det hele er imidlertid et rykte.

### «Latham»-ryktene holde seg<sup>xlvi</sup>

Ryktene om «Latham» holdt seg utover gårdsdagen. Den franske konsul Jens Thiis fikk alt på eftermiddagen bragt på det rene at det skulde være m.k. «Kvitholmen» av Malangen, skipper Edvard Mathiesen, som skulde ha vært borte i «Latham» med sin kveitevad. Det skulde være vinsjemannen om bord, Hjalmar Kristoffersen som hadde sett noe som liknet en flyvemaskin ca. 2 favner under skuten. Men da ble det så tungt at skuten la seg over og taket glapp.

Skuten ligger der borte fremdeles, og ryktet vet å fortelle at man søker å oppnå forbindelse med maskinen på ny.

I går kveld lyktes det å få noe nærmere rede på ryktets opphav. «Kvitholmen» var borte ved Bjørnøya for 14 dager siden og fikk da på kveitevaden noe som de mente var en del av en flyvemaskin. Men dessverre brast tauget da gjenstanden var et par favner under skuten.

Skipper Mathiesen fortalte dette da skuten var hjemme for en uke siden, og det er familien som har bragt meddelelsen videre efter at «Kvitholmen» atter var gått til Bjørnøya.

Fra Oslo meddeles at kommandørkaptein Østby i marinestyret uttaler at hvis det skulde være nødvendig å foreta nærmere undersøkelser, vil antagelig «Frithjof Nansen» kunne utføre det.

«Kvitholmen»s fører skal ha tatt nøie posisjon av stedet.

Som bekjent var m.k. «Neptun»s navn nevnt i går i forbindelse med ryktene. «Neptun» kom i morges inn fra Bjørnøya, og så snart skipperen, Frithjof Kristoffersen, hadde hørt om ryktene avla han visitt i redaksjon.

Skriv at ryktene om «Latham» er bare vrøvl. Jeg snakket med Edvard Mathiesen mandag straks før vi gikk fra Bjørnøya, og han nevnte ikke et ord om at de hadde hatt noe slikt fast i vaden. Han var om bord hos oss, og vi snakket lenge sammen, så det må være ganske utelukket at han hadde hatt en sådan nyhet og ikke nevnt den.

Det hele er sikkert bare vas.

Jeg kan tenke meg hvordan ryktet kan være opstått. Det var på et sted at vaden ofte satte seg fast i svære tareflorer og da kunde det forekomme at man sa for spøk: "Nu er vi fast i «Latham»."

\*

### Er det noe i «Latham»-ryktene<sup>xlvi</sup>

Skipper Mathiesen på «Kvitholmen» bekrefter at man hadde noe på vaden.

M.k. «Kvitholmen» av Malangen, skipper Edvard Mathiesen, kom i går inn fra Bjørnøy-feltet. Som bekjent er det «Kvitholmen» som har vært knyttet til de siste «Latham»-ryktene. En av



Nordlys' medarbeidere har hatt en samtale med Mathiesen og efter det han opplyser har de hatt ett eller annet på vaden. Men om det er en del av «Latham» eller en stor tareflöre som antydes av andre fiskere, er ikke godt å avgjøre. Herr Mathiesen fortsetter:

Den 20. juli lå vi og fisket nordvest av Kap Dundee 15½ kvartmil fra Bjørnøya. Da vi skulde trekke opp vaden, merket 3 av mannskapet og jeg at vi hadde noe riktig tungt på den. Mens vi står der og haler, ser vi plutselig noe hvitt nede i sjøen. Det var en tingest på noe slikt som 2½ til 3 meter, og antagelig en aluminiums gjenstand.

*Krysset nederst viser hvor «Latham» sannsynligvis forulykket, og krysset nordvest<sup>xlvi</sup> for Bjørnøya stedet hvor «Kvitholmen» fant den blanke gjenstanden.*

Da gjenstanden var ca. 2 meter fra skutesiden, glapp plutselig taket og gjenstanden gikk til bunns igjen.

Jeg antar, sier Mathiesen, at det var 60 favner dypt på det sted hvor vi

lå. En lignende dybde er det på større omkrets av stedet, det er det en slags renne der. Der antaes som sannsynlig at hypotesen om at det var en del av «Latham» er riktig og jeg mente der bør komme noen større og sterkere skib eller trålere for å undersøke stedet nøyaktigere enn vi med våre hjelpemidler hadde anledning til.

Hr. Mathiesen trodde ikke det var noen tareflore, som det har vært antydnet, men en eller annen gjenstand. Man forsøkte å ta så nøyaktig mål av stedet som mulig. Man var ikke lenger fra land enn at man så øya. Hadde man straks tenkt på at det man hadde fast var noe verdifullt og halt inn med forsiktighet, kunde man kanskje ha fått det opp av sjøen og dermed få vite hva det var.

\*

## **Hjalmar Riiser-Larsen tror ikke på «Latham»-ryktene<sup>1</sup>**

Aftenposten har spurt kaptein Riiser-Larsen hva han mener om funnet ved Bjørnøya.

Riiser-Larsen deltok som bekjent i 1928 i undsetningen efter «Italia»-mennene, og sammen med Lützow-Holm deltok han i ettersøkningen efter «Latham» og Roald Amundsen.

«Latham» er utvilsomt forulykket sønnenfor Bjørnøya, sier kapteinen. Det kan jo være at deler av flyet er drevet unna før det sank. Men hva den par meter hvite eller blanke gjenstad kan være, skjønner jeg ikke. Skroget var av trevirke og ingen av tankene var så lange som det oppgitte mål. En av tankene er jo funnet. Den målte 1 meter, og det var en av hovedtankene.

Kan det tenkes at funnet skriver seg fra «Latham»?

Nei, jeg kan vanskelig tro det. Det er jo meget trafikk rundt Bjørnøya og funnet kan jo skrive seg fra et fartøy.

\*

## **Er «Latham» funnet?**

av

**Trygve Gran<sup>li</sup>**

Det lød sensasjonelt. – ”Vrakrester av Roald Amundsens fly «Latham» funnet” – noen fiskere under Bjørnøia hadde halt opp av havets dyp noget som lignet bruddstykker av et fly.

Dessverre taler alt for at meddelelsen som igår for verden rundt, bare er et løst rykte. Ethvert fund av noget som minner om flyvemateriell oppe i Nordishavet vil uvilkårlig bli forbundet med den sørgelige ulykke som rammet vår store landsmann, da han for godt og vel fem år siden dro nordover for å undsette general Nobile som var styrtet ned med luftskibet «Italia» på nordsiden av nordøstlandet på Svalbard.

Hvad stedet for det såkalte ”funn” angår, så passer det godt inn i en rekonstruksjon av «Latham»-ulykken bygget på de holdepunkter som finnes.

Det var den 18. juni om ettermiddagen at «Latham» meget skyndsomt satte avsted nordover fra Tromsø. Folk flest som hadde berøring med flyets besetning fikk det inntrykk at hvert minutt var kostbart. Det var blitt konkurranse mellem en rekke nasjoner om å komme først frem til de forulykkede italienerne og for «Latham» vilde det by på store fordele å styre rettlinjet mot Nobiles leir – med andre ord sløife, som planlagt, anløp av Ny-Ålesund.

Værforholdene i Nordishavet var denne 18. juni ettermiddag ikke de beste. Der gikk et stykke tilhavs krapp sjø – blåste nordøst kuling og skylaget lå både tykt og lavt.

«Latham» hadde ved starten vanskeligheter ved å komme til værs. Det er derfor meget sannsynlig at den ikke har greid å komme gjennom skydekket og har valgt istedet for å blindfly å ”skumme” havet. Den trådløse virket tilfredsstillende i 2¾ time, men ble så plutselig uvirksom. På dette tidspunkt skulde «Latham» ha nådd opp på høide av Bjørnøya.

Som bekjent ble der gjort i juli og august 1928 svære anstrengelser for å finne spor efter «Latham». Ekspedisjoner undersøkte havet og strøket omkring Svalbard, men uten resultat. Senere fant man under norskekysten en flottør og en tank som begge skrev sig fra det savnede franske fly. Hermed var der gitt bevis for at ulykken hadde funnet sted og efter all sannsynlighet i isfritt farvann.

Min personlige mening er, at «Latham» har måttet nødlande i det oprørte hav og er gått rundt for øieblikkelig å synke. Flottøren er blitt slått av i landingen og den fundne og tomme tank har trengt sig opp fra dypet etter nogen tids forløp.

Jeg er også av den opfatning at grunnen til at der ikke er funnet flere spor efter «Latham» er at den

ligger trygt begravet et steds på en sandbanke utenfor Bjørnøya. I så fall vil kun tilfældigheter bringe mere lys inn i gåten – om vår store landsmann og hans menn. Personlig håper jeg ikke så skal skje. Uvisshet skaper eventyrglorie.

\*

## Nye teorier om «Latham»s siste flyvning

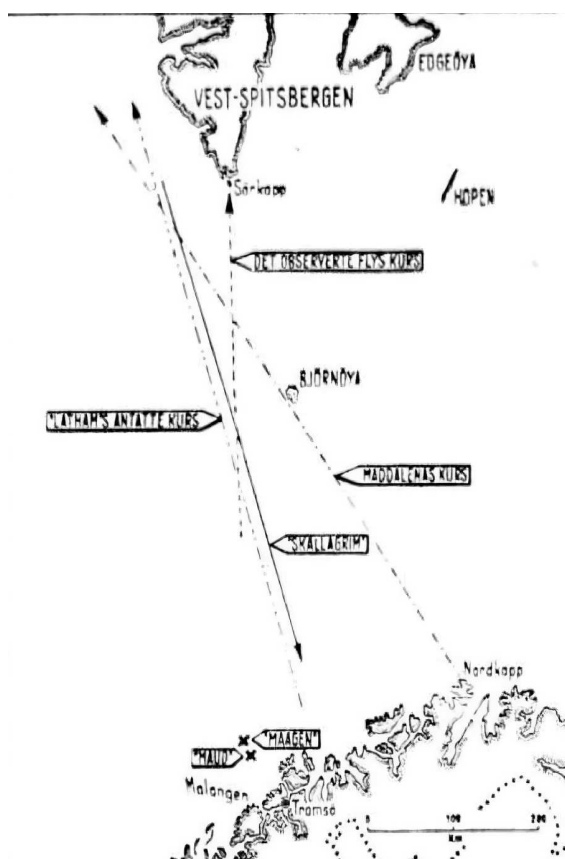
### **Knut Uksnøy hypotese – «Latham» snudde og forulykket ved sjøen ved Vannøya. Hvilket fly var det Ertresvåg-brødrene så ved Bjørnøya?<sup>lii</sup>**

Roald Amundsens siste ferd vil sannsynligvis alltid stå som en uløst gåte. Klokken 16 den 18. juni 1928 startet han med det franske flyet «Latham 47» fra Tromsø for å fly til Ny Ålesund på Svalbard. Flyet svingte til havs ut Malangen ved Hekkingen fyr. Klokken 18.45 hørte radiotelegrafisten på Geofyske institutt i Tromsø flyet anrope Kings Bay to ganger for å få forbindelse og ekspedere telegrammer. Så ble alt stille. Og siden har ingen hørt noe til Roald Amundsen og hans menn. Klokken 19.15 anropte Bjørnøya flyet uten resultat.

Man har aldri funnet igjen «Latham». Melding kom fra skipper Harald Synelvfjord om at han hadde sett flyet da det satte til havs ut Malangsgrunnen den 18. juni. Fra sin fiskekutter, «Maud», så han et fly sette til havs med stor fart med kurs som lå vestenfor nord.

Det kom også inn en melding fra Peder Hans Katfjord som lå på fiske med kutteren «Maagen», åtte kvartmil nordvest av Håja, ut for Malangen. Han så flyet styrte rett inn i en tåkebanke 60 nautiske mil av kysten og regnet med at det nådde inn i sterk storm av nord.

«Latham» gjorde 70 knops fart. Da radioen ble taus, skulle flyet være nådd ca. 200 nautiske mil av kysten. Det var først da man på sensommeren kom på å forhøre seg blant fiskerne at man fikk de to vidneprovene som nevnt. De viste at Roald Amundsen hadde valgt en vestligere kurs enn før antatt. Når man trakk en linje fra «Maud» til «Maagen», ble kursen for flyet nordvest.



*Kartet viser de forskjellige teorier om «Latham»s flyvning Tromsø 18. juni 1928.*

Efter vitneprovene fra folkene om bord i «Maud» og «Maagen» ble det utformet en offisiell teori om «Latham»s forlis. Det var rapportert et tåkebelte mellom Bjørnøya og Norge denne dagen, og man gikk ut fra at flyet hadde styrt så langt vest for å komme utenom tåken. Kursen bar like mot Ny Ålesund, men nærmest bent ut i Nordishavet fra Malangen. Et sted her ute, et par hundre kvartmil av kysten, skulle så flyet ha havarert.

Eftersøkningen hadde vært konsentrert omkring Spitsbergen og Bjørnøya. I Tromsø gikk det i juni rykter om at flyet hadde vært ved Store Fugløy der flottøren senere ble funnet. De italienske flyverne Razzino og Baldini avsøkte derfor kysten og farvannet nord og nordøst for Tromsø i slutten av juni uten å finne noe.

Blindflyvningen var en nærmest ukjent ting i 1928. Med de ufullkomne apparater for blindflyvning som

man hadde den gangen, ville det vært en prestasjon av «Latham» bare å fly blindflyvning en time hvis flyet kom inn i skodde da «Maagen» så det forsvinne. Men det gikk over to timer før man siste gang hørte flyets radio.

I boken «Veslekari», refereres en hypotese som den kjente sunmørsfiskeren, Knut Uksnøy, satte frem den gang Uksnøy, som drev kveitefiske ved Bjørnøya hele sommeren, peker på at det er lite trolig at vingeflottøren skulle ha drevet i havet i et par måneder uten at de nærmere 200 fiskebåtene som drev kveitefiske ved Bjørnøya sommeren 1928, skulle ha observert den. Han sendte derfor telegram til forsvarminister Anderssen Rysst høsten 1928 og henstilte til ham å sette i gang

undersøkelser langs kysten av Troms.

Knut Uksnøy mente at «Latham» hadde snudd og gått tilbake til Norge av en eller annen grunn. Så hadde flyet slått av flottøren under landing og havarerte i det store arkipelet av holmer og skjær nord av Vannøya i Troms. Bensintanken viste ved undersøkelse at den var blitt arbeidet med. Kautsjukrøret var således tettet med en trepropp. Den alminnelige mening var at da flottøren ble slått av, forsøkte mannskapet å oppnå stabilitet i flyet ved å erstatte den avslåtte vingeflottøren med en av bensintankene.

Knut Uksnøys teori som gjengis i boken, er den at «Latham» kom vekk der på kysten, men vingeflottøren la seg opp i en bergskore, fordi ulykken hendte på en tid med særlig stort høyvann. Slikt høyvann fikk man først igjen ut på eftersommeren, og så har flottøren igjen kommet i drift. Det skulle være årsaken til at man fant den igjen så nær land. En viss bekræftelse for denne teorien kan det ligge i det forhold at det bare var radiotelegrafisten ved Geofysisk Institutt i Tromsø som hørte «Latham»s anrop kl. 18.45. Ryktene om at flyet var sett ved Store Fugløy samme dag kan også gi teorien noen støtte. Men teorien har ikke vært lagt frem for offentligheten før den nå blir lansert i boken om «Veslekari» i år.

Offentliggjørelsen har imidlertid ført til den eiendommelige situation at det nå, 29 år etter «Latham»-tragedien, har meldt seg nye vidner til Roald Amundsens siste ferd.

### **Martin Ertresvåg benekter Uksnøys teori**

Den kjente skipperen Martin Ertresvåg, som er pioneren på håkjerringfisket i Norge, feiret nylig sin 77-års dag. På fødselsdagen kommer talen inn på Knut Uksnøys teori.

– Det er bare noe tøys, sier Martin Ertresvåg bestemt. Dere kan skjønne flottøren har ikke ligget i to måneder i en bergskore og så begynt å drive igjen, sier han til en av «Veslekari»s forfattere, Einar S. Ellefsen.

– Men du husker da at vi møtte «Latham» ved Bjørnøya, sier hans bror, maskinist Ingvald Ertresvåg.

– Jo visst, det har jeg rent glemt. Jeg hadde «Skallagrim» det året, og vi hadde vært på håkjerringfiske som vanlig. I Ny Ålesund hadde vi brukket råk for «Citta de Milano» mot å få førsteretten på å bunkre. Mens vi var der kom «Italia» tilbake fra turen til de nysibiriske øyer, og vi hjalp til med å hale luftskipet ned og få det i hangaren, og jeg så da han der bajasen, general Nobile.

Vi gikk på fiske og hørte ikke til det hele. Så da vi startet på hjemtur fra Forlandsbanken, og passerte Sørkapp om morgenen den 18. juni kjente vi ikke til oppstyret omkring «Italia»s forlis. Fra Sørkapp og til Bjørnøya er det 110 kvartmil, og vi kom på høyde med øya i kveldingen. Vi hadde satt kurs bent på Torsvåg, da vi gikk fra Forlandsbanken og var ca. 15 kvartmil vest av Bjørnøya.

Efter kveldsmaten, sann i 19 – 20-tiden, gikk jeg tvers på broen. Vi var da omtrent tvers av sydpunktet på Bjørnøya. En stund etter kom maskinisten, min bror, Ingvald, opp på broen for å slå av en prat. Vi var nokså forbauset over at det ikke var utenlandske trålere eller norske fiskefartøyer å se, men jeg antok at de var lenger øst på grunnbanken. Det var ”godværsvind”, omtrent nordnordøst og god sikt.

Så fikk vi se et fly som kom nordover mot oss. Det kom så fint styrbord, altså på styrbord baug, og kursen skar vår kurslinje et godt stykke forut. Siden hadde vi det hele tiden om bakbord låring. Ved kompasspeiling fant jeg at flyets kurs var omtrent nord til øst. Det stevnet altså mot Sørkapp på Vest-Spitsbergen.

Vi tenkte ikke så meget på dette. Vi syntes det var interessant å se et fly, men ellers la vi ikke noe særlig brett på det eller så noe sensasjonelt i det. Ikke hadde vi radio, og ikke hadde vi merket noe til dette med luftskipet «Italia».

Om morgenen den 20. juni kom vi inn til Tromsø, og da fortalte fløtmannen at Roald Amundsen var dradd nordover med et fransk fly og at de ikke hadde hørt noe fra ham. Ut på formiddagen fikk vi se i avisene at de var engstelige for flyet og de som var med. Da snakket vi om flyet vi hadde sett og var enige om at det måtte være «Latham» vi så. Men vi hadde liten tid, og ikke var det noen som spurte oss. Så da vi hadde proviantert, drog vi videre sør til Ålesund. Der leverte vi fangsten, og så skiftet vi med en gang tur og gikk i Danskestredet. Vi kom igjen 1. september derfra etter et riktig stormvær på slutten der bare bølgedempingen berget oss.

Maskinmester Ingvald Ertresvåg er et par år yngre enn sin bror, og han bekrefter denne fremstillingen. Flyet kom tydelig inn fra sørvest og fortsatte på en kurs mot Spitsbergen. Den gangen var de alle klar over at det måtte være «Latham» de så, men de har aldri ment at det hadde noen betydning å rapportere det. Etter så lang tid kan det jo være temmelig likegyldig hvor

«Latham» møtte sin skjebne. Ett er i hvert fall sikkert, nemlig at man aldri hørte mer til dem som var med. Men med den svære innsats som ble gjort i eftersøkingen den gangen, kan det likevel ha sin betydning om man kan få klarhet over hvilken retning flyet tok før det forsvant.

Det var enda et fly i luften mellom Norge og Spitsbergen den dagen. Det var italieneren Maddalenas fly som om kvelden landet pent og pyntelig i Ny Ålesund.

Maddalena startet kl. 12.30 fra Vadsø og satte kursen ut fra Nordkapp. Han oppgav til Geofysisk Institutt i Tromsø å ha observert en tåkebanke vestenfor sin kurs mellom 13.00 og 15.00. Ved Bjørnøya gikk han ned 500 meter vest av øya for å skifte tennplugg.

Var det dette flyet de så fra «Skallagrim»?

Kursen som brødrene Ertresvåg oppgir, stemmer temmelig nøyaktig med kurs trukket noenlunde direkte eller vest litt vest for det punktet der Peder Hansen Katfjord på «Maagen» så «Latham» forsvinne om ettermiddagen og bent på Sørkapp. Det er utenkelig at Maddalena skulle velge en så vestlig kurs som tilfellet var med dette flyet, særlig når han hadde tåkebanke vestenfor den direkte kursen mellom Nordkapp og Bjørnøya. Etter skipper Ertresvågs oppgave er det 70 grader som skiller mellom kursen Maddalena naturlig ville ta og den dette flyet hadde. Tidspunktet da de to brødrene så flyet, stemmer også med det tidspunktet da «Latham» burde være ved Bjørnøya. Det siste anropet fra «Latham» ble sendt ut kl. 18.45 og skulle altså være utsendt på dette tidspunkt. Som nevnt anropte Bjørnøya Radio flyet kl. 19.15 uten å få svar.

Når det gjelder spørsmålet om ikke folk på stasjonen på Bjørnøya måtte se flyet, svarer Martin Ertresvåg bestemt nei. Femten kvartmil tilsvarer 27-28 kilometer. Flyet fløy i maksimum 300 meters høyde, og det ville være utelukket at folk på stasjonen skulle kunne se det.

Så får dette vidnesbyrdet stå for hva det er, et vidneprov som er kommet frem en mannsalder etter at begivenhetene skjedde. Skipper Ertresvåg forteller at det var klarvær videre til Norge. De så ikke tåken som ble observert av Maddalena og senere av «Ingtre». De traff ikke storm, slik Peder Hansen Katfjord mente det skulle være. Så får man avgjøre hvilken teori man vil holde på, den offisielle som at «Latham» fløy mot nordvest, Uksnøys teori om at flyet snudde, eller brødrene Ertresvågs forsinkende forklaring om flyet ved Bjørnøya

\*\*

## Observasjoner og funn 2002

I august 2002 hadde avisa Tromsø en artikkelserie om ”nye” observasjoner og funn etter «Latham». I den første artikkelen forteller den 95-årige Jenny Johansen fra Hillesøy at hun og søsteren, Kaspara, så: ”etter all sannsynlighet Roald Amundsen og flybåten på havet utenfor Værholmen sensommeren 1928.” Tidspunktet for hennes ”observasjon” stemmer ikke helt med flybåtens avgang fra Tromsø. Men hennes observasjon fikk stor oppmerksomhet i Tromsø, selv 74 år etter at «Latham» forsvant. Medlemmer i den lokale dykkerklubben i Tromsø engasjerte seg og foretok undervannssøk etter flyet i området utenfor Værholmen. Letingen var resultatløs.

Jenny Johansens iakttakelse av et fly ved Værholmen kan ha vært riktig, noe må hun jo sett.

Innsigelsen mot observasjonen er at det like gjerne kunne ha vært et av andre flyene som tok av fra Tromsø. Flyaktiviteten var stor i slutten av juni 1928.

\*

Avisa har også et intervju med Kjell Harko som i mange år hadde feriert på øya Håja. Harko forteller at væreieren Alfred Paulsen, på 1960-tallet viste ham en slipptank etter «Latham». ”– Den har rekt i land på Håja,” fortalte Paulsen. ”Halvt skjult under noe gammelt not- eller garnbruk lå den sylinderformede tanken – med en lengde på anslagsvis 1.30-1.40 meter. På bilder av «Latham» kan man skimte sylinderformede saker under vingene. Slipptank er tank som droppes når bensinen er oppbrukt.”

Det er fullt mulig at funnet på Håja var en slipptank. Men tanken kan ikke ha tilhørt «Latham», fordi slipptanker ble tatt i bruk under den annen verdenskrig. De sylinderformede gjenstandene under vingene på bildet, er vingeflottørene.

\*

Funnet av en hodeskalle i kveitegarnet ved Auvær.

Det nevnes også videre i avisa at fiskerne ofte fikk små flydeler i kveitegarna ut for Auvær. Håkon Robertsen i Tromsvik nevner at ved øygruppa rett nord for Håja finnes et område som fiskerne beskriver som ”der flyet ligger” fordi det av og til henger flydeler fast i garna.

Robertsen forteller videre at en gang på 90-tallet fikk en fisker en hodeskalle i kveitegarnet. Han

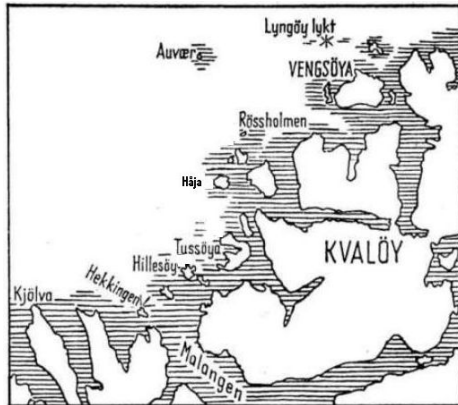


mener hodeskallen må være fra «Latham».

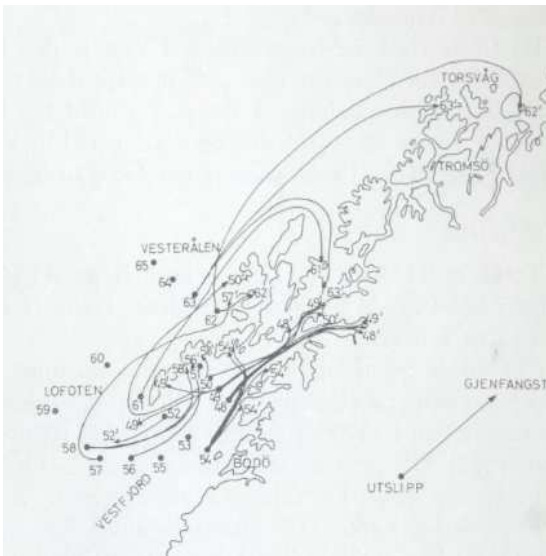
Fiskernes funn av flydeler er interessant, og det et område som er aktuelt å undersøke nærmere.

Hodeskallen kan være fra forlis av nyere dato. Det er nærliggende å tenke på to tragiske ulykker i dette havområdet: «Diana»s forlis i oktober 1937, 6 mann forulykket. I januar/februar 1965 forliste fiskefartøyet «Boye Nilsen», 14 fiskere mistet livet. Kun én person ble funnet, i fjæra ved Burøysund 1. juni 1965. Småfunn av vrakdeler ble gjort langs kysten mellom Hekkingen og Auvær.

På slutten året fant man vrakgods ved Nordre Fugløy.

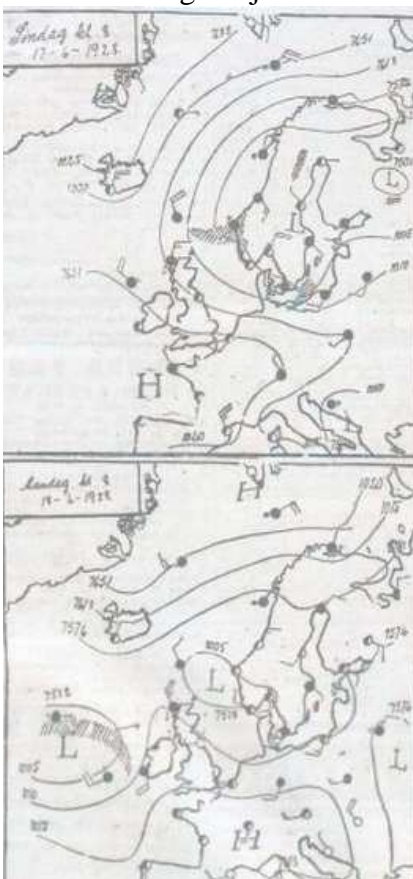


Til tross for den nevnte innsigelsene, er havområdet mellom Kjølvå og Auvær det mest interessante sted å lete etter restene etter «Latham». Radiosignalene fra «Latham» gir oss indikasjon på at flyet tok en vestligere kurs enn først antatt. Under flukten fikk flyet problemer og flyverne valgte å vende tilbake til Tromsø.



Forsøk med strømflasker i 1930-årene. Kartet viser utslippsteder og funnsteder.

Værkart 17. og 18. juni



---

## Refreanser:

- <sup>i</sup> Utdrag av Herbert Léonards artikkel i Aviation magazine Internationale 1. juni 1980
- <sup>ii</sup> Aftenposten 18. september 1928
- <sup>iii</sup> Fritz Zapffe: Roald Amundsen
- <sup>iv</sup> Nordlys 19. juni 1928
- <sup>v</sup> Morgenbladet 19. juni
- <sup>vi</sup> Aftenposten 20. juni 1928
- <sup>vii</sup> Aftenposten 23. juli 1928
- <sup>viii</sup> Tidens Tegn 20. juni
- <sup>ix</sup> Morgenbladet 20. juni
- <sup>x</sup> Morgenbladet 25. juni
- <sup>xi</sup> Adresseavisen 20. juni
- <sup>xii</sup> Morgenbladet 25. juni 1928
- <sup>xiii</sup> Morgenbladet 27. juni 1928
- <sup>xiv</sup> Nordlys 26. juni 1928
- <sup>xv</sup> Aftenposten 4. september 1928
- <sup>xvi</sup> Morgenbladet 30. juni 1928
- <sup>xvii</sup> Nordlys 3. juli 1928
- <sup>xviii</sup> Nordlys 9. juli 1928
- <sup>xix</sup> Nordlys 12. juli 1928
- <sup>xx</sup> Nordlys 3. juli
- <sup>xxi</sup> Aftenposten 9. juli 1928
- <sup>xxii</sup> Morgenbladet 31. juli 1928
- <sup>xxiii</sup> Morgenbladet 4. august 1928
- <sup>xxiv</sup> Aftenposten 30. august 1928
- <sup>xxv</sup> Aftenposten 31. august 1928
- <sup>xxvi</sup> Nordkapp 3. september 1928
- <sup>xxvii</sup> Adresseavisa 7. september 1928
- <sup>xxviii</sup> Tiden Tegn 3. september 1928
- <sup>xxix</sup> Adresseavisen 3. september 1928
- <sup>xxx</sup> Aftenposten 4. september 1928
- <sup>xxxi</sup> Tidens Tegn 4. september 1928
- <sup>xxxii</sup> Aftenposten 3. september 1928
- <sup>xxxiii</sup> Aftenposten 4. september 1928
- <sup>xxxiv</sup> Aftenposten 3. september 1928
- <sup>xxxv</sup> Aftenposten 7. september 1928
- <sup>xxxvi</sup> Adresseavisa 3. september 1928
- <sup>xxxvii</sup> Aftenposten 13. september 1928
- <sup>xxxviii</sup> Aftenposten 14. september 1928
- <sup>xxxix</sup> Adresseavisa 18. oktober 1928
- <sup>xl</sup> Adresseavisen 20. oktober 1928
- <sup>xli</sup> Aftenposten 22. oktober 1928
- <sup>xlii</sup> Aftenposten 23. oktober 1928
- <sup>xliii</sup> Adresseavisa 10. januar 1929
- <sup>xliv</sup> Lofotposten 12. januar 1928
- <sup>xlv</sup> Aftenposten 24. mai 1929
- <sup>xlvi</sup> Nordlys 17. august 1933
- <sup>xlvii</sup> Nordlys 18. august 1933
- <sup>xlviii</sup> Nordlys 24. august 1933
- <sup>xlix</sup> I 2009 ble bunnen undersøkt med en sonar og et undervannsfartøy uten å finne spor etter «Latham».
- <sup>l</sup> Nordlys 25. august 1933
- <sup>li</sup> Tiden Tegn 15. august 1933
- <sup>lii</sup> Aftenposten 30. desember 1957