

EIELSON FORTÆLLER OM
SIT LIV

Flyeren Eielson skriver i "Tidens Tegn" følgende beretning om flyvningen fra Alaska til Svalbard:

Vor flukt over Nordishavet betyr for mig kulminationen av mange aars arktisk flyvning. I 1923 bragte jeg et aeroplantil Fairbanks og startet der en flyvetreneste i konkurransen med hundetransporten. Med min første flyvemaskine kom jeg til Alaska 1924 og fik en vinterpostkontrakt med den amerikanske regering om transport av post mellem Fairbanks og McGrat. Det var den første vinterflyvning som var gjort saa langt mot nord.

I tre aar transporterete jeg post, guldgravere, syke folk og proviant.

Jeg gjorde i 1926 min første flyvning med Wilkins til den arktiske kyst. Jeg vil aldri gleme hin første flukt over de 9000 fot høye Endicottfjelde. Det øde og ubeboede land var saa ujestmildt at det syntes som om selv fulglene foretrak at stige ned og spasere istedetfor at flyve. Første gang mente jeg det var farlig at flyve her, men senere har jeg fått saa mange gange over at det blev en ganske dagligdags foretelse.

Sammé aar foretok vi vor første flukt over Nordishavet, ialt 250 kilometer. — Den bød mig imot. Jeg var vant til arktisk liv og syntes det maatte være den sikre død hvis vi blev tvunget til at gaa ned.

I 1927 etter at ha fløyet 800 kilometer nord-vestover fra Kap Barrow møtte vi paa tilbaketur-en sterke storm og blev tvunget til at gaa ned paa grund av de store oljetanker mellom os.

bensinmangel 120 kilometer fra kysten. Landingen foregikk iden arktiske natt. Det var umulig at se nogenlengen utenfor aeroplant. Det var den rene lykke at ikke kom ned paa ujevn is.

Det tok os 18 dager at naa kysten, da isen beveget sig like hurtig som os. Alene kaptein Wilkins store arktiske erfaring bragte os frelst tilbake.

Iaar planla vi for første gang at fly ret over Nordishavet fra Barrow til Svalbard, en distance lengre end fra New Foundland til Irland.

Uten veirrapporter, med motoren i arbeide under usedvanlig kolde veirforhold, med navigasjonens vanskliggjort paa grund av den magnetiske pols nærmest, var det en stor beroligelse for mig at se at kaptein Wilkins ikke utelot av sine beregninger nogen eventualitet.

Efter de to forgjæves startforsøk ved Kap Barrow og etter flytningen av maskinen og oparbeitelsen av den nye bane 10 kilometer borte, var endelig alt ferdig til start 15. april klokken 10 om morgenen. Starten var formig det mest spændende øjeblik, jeg hadde bare halvanden fot at løpe paa begge sider av maskinenes hale. Den mindste svingning af maskinen ville bety ødelæggelse og 5 manøvers ventetid til vi kunde faa første baat hjem. Det gjaldt derfor at holde maskinen paa ret kjs indtil vi naadde en fart af 120 km. Da den tok luften med lethet følte jeg en virkelig triumf.

Som vi satte avsted utover isen, faldt det mig ind, at det ikke var mange mænd med hvem jeg vilde starte en saadan tur hvor det altid var mulighet for at vi kunde faa et aars marsj tilbake igjen, og at blinken vi nu

skjøt etter bare var en liten øy over 3500 kilometer borte. Men med kaptein Wilkins evne paasen og hans nærtliggjort i arktisk navigering i minde følte jeg at mit hardeste arbeide allerede var gjort.

Fem timer flyi vi makeligt avsted med en fart av 180 km. i timen i deilig solskin. Da begyndte vi at se vanskeligheter vente foran os i form af tunge uveirsskyer. Foreløbig hadde vi dog utsikt hundre kilometer til begge sider.

Jeg holdt hele tiden utsikt efter en mulig landingsplass for det tilfælde at motoren skulle slaa kikk. Men isen var gjenemgaende ujevn og der var far chanser for at finde nogen.

Efterat vi hadde passert gjennem to skybelter fik vi efter 13 timers flyvning øie paa nye skytag i syd som utvilsomt dækket Grants land. Vi gjorde mange kilometers svingninger ut av vor kurs for at soke efter det land, som tidligere opdagere mener at ha set her, men uten resultat.

Vi tok op kursen igjen, vi vekslede noter angaaende posisjon, kurs og andre ting. Hans kompas var stadiig rigtig, begge mine viste sig ubrukelige. Jeg hadde imidlertid midnatsolen at styre efter. De øvrige instrumenter arbeidet alle eksemplaris. Vi feiret beginnenheten med en lit tuggemum og længtet efter en røik, men turde ikke paa grund av den megen oljedamp i styrecockpitene.

Temperaturen faldt stadiig, men følte ikke ubehagelig. Vi var begge godt skindklædt. Jeg sat vel beskyttet i cockpiten og undret mig paa hvordan Wilkins hadde det i kahytten. Jeg kunne ikke se ham paa grund af de store oljetanker mellom os.

Med lettere last arbeidet motoren ikke saa haardt længer. Den utviklet ogsaa derfor mindre varme. Av og til lot jeg maskinen gjøre en hurtig flyvning tilveirs for at faa litt mer varme.

Efter yderligere nogen timers flyvning saa vi Grønlands hvite fjeldrakker langt i syd. Vi var nu bare 900 kilometer fra Svalbard. Efter endnu et par timer kom tunge skybanker os imøte. Vi flyi over dem i 8000 fots høde. Vinden øket, temperaturen steg saa hurtig paa grund av Golfstrømmens nærbet.

Vi hadde nu bare 15 gallons olje tilbake.

Tykke skylag under os gjorde enhver landkjending umulig. En nedstigning paa det usivne var risikabel. — Til vor lettelse saa vi pludselig en fjeldrakke stige op af skyerne. — Det var Svalbard.

Vi fandt en aapning i skyerne og dukket ned, og møtte pludselig en hvirvlende storm. Luften var tyk av sne. Maskinen danset og hoppet i lufthvirvelene som en preriehest. Jeg skjønte det var det beste at lande hurtigst mulig, da det var umulig at se om vi hadde naadd Kings Bay selv om vi skulle være like i nærværet.

Vi hadde utvilsomt naadd vestkysten av Svalbard som planlagt. Men vi kunde ikke se noget terrem egnet til landing. Efter at vi hadde kredset omkring en halv times tid maaatte forsøket gjøres. Jeg saa næsten intet, men lykke stod os bi og vi landet fint. Maskinen gled bare 40 fot paa skierne. Klokken var 7 morgen efter Point Barrow tid, men da vi hadde tappt 1 time elve ganger underveis var den her omkring 6 efm.

Vi hadde krevet, men sneen var saa dyp at vi ingen vei kunde komme. Vi krevet ind igjen og sovnet straks.

Med faa avbrytelser varte stormen i fem dager. Vi tilbragte mesteparten av tiden i kahytten. Vi foretolt ogsaa små utflukter, hovedsagelig for at finde drivdedaa saa vi kunde smelle sne til drikkevand. Vi hadde det ikke overvældende varmt, men heller ikke ubehagelig.

Med største kald i verden

var Thomas Edisons hustru har i kvindeblade bidrat med indlæg i en artikelserie som heter: Det største kald i verden. Hun skriver bl. a. i en artikel:

— Jeg er gammel nok til at tro det gamle ord: Den haand, som rører vuggen styrer verden. At være hustru og mor betragter jeg som det største kald i verden. Hvis kvinderne forstod hvilke muligheter som derigjennem gis dem, ville de ogsaa forstå at arbeide i hjemmet og at det ikke er en enkel opgave, men en række høist forskjellige oppgaver. Til at virke i hjemmet kan hun ikke komme godt nok forberedt, og hun kan vedblif til årene gjennem hele livet. Det er det største og mest omfattende kald i verden, og man har intet navn til det.

Om matlagningen skriver hun bl. a. følgende:

— Tilbereder en hustru ikke selv maten, maa hun i alle tilfælder ha kjendskap til denne, saaledes at hun kan bestemme retterne og saaledes være sikker paa, at familien ernærer paa den mest fyldestgjørende måte. Det gode resultat av mandens arbeide avhenger ofte af det stell og den pleie han faar i hjemmet, medandre ord, av hustruens dygtighet som husmor. Hendes barns sundhet avhenger av den sundhet hun skaper dem ved den maat paa hvilken hun ernærer dem.

Hjemmet skal være et hvilsted, hvor hvert enkelt af familiens medlemmer kan trives. — Men ikke nok hermed: Hjemetskabet vere fornøelig; men det er kun mulig at skape et harmonisk hjem, naar husmoren selv er en glade i at opfylde sine plikter, saaledes som det fremtræder for hende aar ut og aar ind, i alle livets små detaljer.

EN DYRLÆGE

To lazaroner, som trampet omkring paa landsbygden uten at ha noget at leve af fant paa at gi sig ut som dyrlæger for at faa litt at leve av og gik ind paa farmene for at se paa dyrrene. De kom ind paa et sted:

— Har de ikke nogen syke dyre her, sa de.

M'nei svarte farmeren, — ikke det akkurat; det vil si, jeg har en ko, som skranter litt borte i fjøset; jeg vet ikke rigtig hvad det kan være.

— Kan vi faa se paa kua, da?

— Jøsses jada. Værslaagd og gaa med i fjøset.

De gik ind i fjøset. De tændte en lykette og den ene stilte sig bak kua med lykten og ga befaling til kameraten.

Gaa du ind i baasen og faa op kjæftene paa kua og se ind i halsen paa den og saa kan du for telle mig om du ser noget.

Kameraten saa gjorde.

— Ser du lyset? spurte "dyrlægen".

— Nei! sa kameraten.

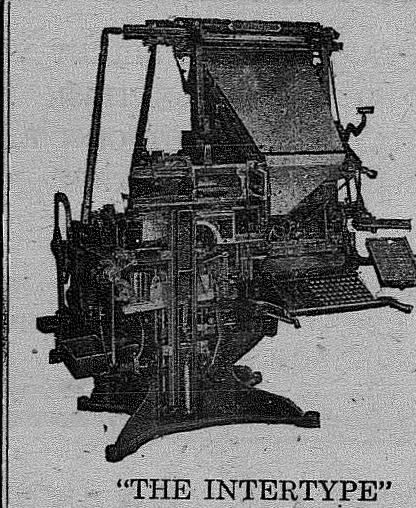
— Ja, sa "dyrlægen" med lykten, det var som jeg tankte, kua har tarmslsyng.

— Hos skomakeren: — Konen:

Kan det lønne sig at faa disse skoa istandgjort?

Skomakeren: Ja, naar man bare sætte nye saaler paa dem og nytt overlaer, saa er skolisserne ganske nye.

Vestkysten - Tacoma Tidende - 1004 So. II St.



NY MODERNE INTER-TYPE SETTE-MASKIN
NETOP INDSTALLERET

FORENINGER OG PRIVATE SOM ØNSKER PAPIR,
KONVULUTTER ELLER ANDRE TRYKNINGSARBEIDER
FAAR DET BILLIG OG VEL UTFØRT HOS OS.

VI ER DEM BEHJÆLPING MED OVERSETTELSE-
SER OG ARRANGEMENT AV DERES TRYKSAKER
UTEN EKSTRA OMKOSTNINGER

MODERNE HURTIG PRESSE, AKCIDENS
-- JOB-PRESSES OG RIKT UTVAILG
TYPOGRAFISK MATERIEL



Jabprinting Book- & Newspaper- Printing



Dampskibs agenturer

Norske, Svenske og Scandinavian American Line - Benyt en av disse baat

Fra New York:
STAVANGERFJORD (Norske Amerikalinje)

5. Juni DROTNINGSHOLM

Fra New York:

(Svenske Amerikalinje)

21. Mai

FREDERICK VIII.

(Scandinavian American Line)

Fra New York:

2. Juni

Printing Res. Main 6943

JOHN SOLEY

1004 South 11th



Publishing Main 2363

SEND "VESTKYSTEN" TIL SLEGT OG VENNER I NORGE; KOSTER BARE \$2.50
FOR ET HELT AAR — VED AT TEGNE ABONNENT FOR NOGEN DERHJEMME,
VÆLGER DU EN PASSENDE JULEGAVE

VESTKYSTEN

VESTKYSTEN HAR UTKOMMET UKENTLIG I TACOMA FOR NÆSTEN 38 AAR
— SPREDT OVER HELE VESTKYSTEN OG ER DERFOR ET UDMERKET ORGAN
FOR AVERTING — PRØV EN ANNONCE

