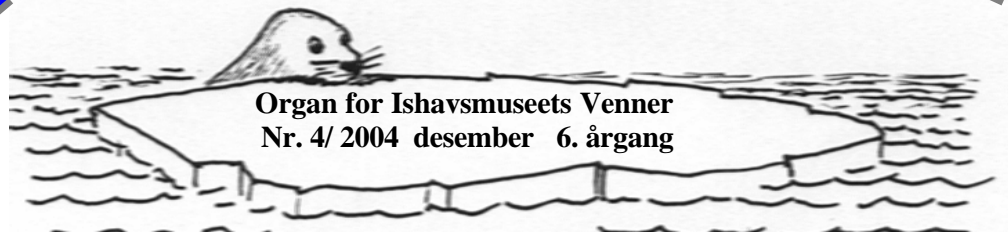


# ISFLAKET



## Gode lesar!

I dette julenummeret av Isflaket er det Grønland det handlar om. Nærare bestemt Nordaust-Grønland. John Giæver - son av den kjende forfattere med same namn - skriv levande om ekspedisjonen til Nordaust-Grønland med "Polarbjørn" som han var med på i 1957. Her har skriveevna gått i arv. Det var då "Polarbjørn" forliste; skrudd ned av polarisen. Helge Ødegård er ein flittig og dyktig skribent, som vi i Isflaket har mykje glede av. Denne gongen har han skriva to artiklar. I den eine fortel han frå ein tur med "Furenak" til Grønland i 1940. I den andre kommenterer han ein artikkel som tidlegare har stått i bladet. Vi har også ei orientering om tønna til "Polaris" II som no er komen til Hareidlandet. Og som skal plasserast på Ishavsmuseet.

Som vanleg i julenummeret har vi med eit oversyn over nokre aktuelle, nye polarbøker. Lista gjer ikkje krav på å vere fullstendig.

Vi i redaksjonen takkar alle som har skriva i bladet i året som no snart er til endes. Og vi ynskjer både lesarar og skribentar ei retteleg god jul og eit godt nyttår!

Finn Sindre Eliassen  
- redaktør-



God jul  
og  
godt nyttår!

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no)

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Johan Ole Brandal - formann, Ragnhild Overvåg, Tor Riise – kasserar,  
Hans Petter Brandal sekretær, Leif Kristian Brandal, Oddfrid Kleppe, Ottar M. Brandal.

Isflaket: Finn Sindre Eliassen, Havtor Hovset og Webjørn Landmark  
Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL - <http://home.no.net/ishavsmv/>

## **Ukjent tungemål.**

Av Helge Ødegård.

Isflaket Nr. 4/ 2000 har eit innlegg med denne overskrifta. Eg trur ikkje det var Arnold Sandvik som var i radioen. Eg tok min læretid ombord på "Buskø" i 1939, der var Sandvik 1. skyttar og Peder Åkre 2. skyttar. Arnold Sandvik hadde helst lite halvemål, kan vere han hadde ein liten sleng. Eg som er frå Vartdal ville vel ikkje merke så lett om der kom litt halvemål. Men Peder Åkre, ja han snakka "alvemål". Åkre kom frå Hjørunfjorden og der var nok halvemålet i bruk litt lenge. I min barndom snakka eldre folk på Vartdal halvemål, vi unge forsøkte å kome oss vekk frå denne dialekta.

Eg veit Peder Åkre var bestmann på "Sunnmøringen" nokre av dei sumrane skuta gjekk for Nanok. Så her har Ivar Ytreland høyrte Peder Åkre i radioen.

Der er ein ting eg ikkje kan forstå, det er "ø-lyden", her trur eg Ytreland tek feil. Det er på Nordøyane dei har denne "ø-lyden". Dei har ikkje den i Hjørundfjorden, men halvemål hadde dei også på øyane nord om Breisundet. Men eg trur fullt og fast det var Peder Åkre som var i radioen då Ytreland hørte denne samtalen. Peder Åkre skreiv også til dels halvemål.

Eg har gode minner om Arnold Sandvik og Peder Åkre, verkeleg kjekke begge to. Om Peder Åkre har eg ei lita historie: "Buskø" låg klar til å gå til Stredet, der var to mann som ikkje var om bord då skuta skulle gå. Men der var dei som visste kvar karane heldt hus, dei var på hotell Møre. Skipperen sende Åkre til Møre for hente dei to, dei to var det vi vil kalle fulle. Åkre fekk litt vanskar med å halde karane på beina, han tok då ein i kvar arm og slik gjekk det bra. Men så var det folk frå heimbygda som såg Åkre kom slik, dei misforstod, dei trudde det var Åkre som var så full att to mann måtte stø han. Åkre smakte nesten ikkje alkohol, var rekna for ein svært skikkeleg mann. Men i bygda der Åkre budde begynte rykta å gå, Åkre var så full ---.

Ja, Åkre fekk høyre rykta då han kom heim til kona og vart lit sur. - Aldri om eg skal hente fulle folk meir, sa han.

---

## **Svalbardtur 1941**

Av Ruben J. Brandal

I 1941 var eg med på "Polaric" til Kings Bay på Svalbard. Vi tok om bord nytt utstyr i Ålesund, og ein del folk frå Hjørungavåg og Hareid. Karlsten sa til oss at det skulle vere ein måneds-tur.

Vi gjekk frå Ålesund den 16. april. Då vi kom opp til Kings Bay, var det så mykje is i fjorden at det gjekk lang tid før vi kom inn og fekk utstyret på land.

Den 22. juni var vi så på veg til Noreg igjen, Tromsø etter nye forsyningar. Vi var vel om lag midt mellom Svalbard og Noreg då krigen mellom Tyskland og Russland begynte.

Komne til Tromsø vart det med eingong begynt å laste for ny tur til Svalbard. Mens vi låg og lasta inn, så fekk eg sterk influensa og eg sa til Skipper Tin Brandal at eg ville slutte.

Eg fekk ta hurtigruta, "Kong Harald" til Ålesund. Dette var ei av dei to hurtigrutene som overlevde krigen.

Når "Polaric" kom opp til Kings Bay neste gong vart dei tatt av engelske styrkar som tok dei over til Island. Der måtte dei vere til krigen var slutt. Så eg gjekk klar den gongen også.

# Grønlandsekspedisjonen 1957 – M/S ”Polarbjørn”s forlis

Av John Giæver

## **Innledning**

Dette skulle bli min tredje og siste ekspedisjonstur til Nordøst-Grønland. Det var ikke mange Oslo-gutter på ishavet i de dager, så kanskje fordi dette var et liv så annerledes enn bylivet gjør at mine opplevelser i polare strøk fremdeles sitter på netthinnen. Dog vil jeg be om forståelse for at jeg kan komme til å huske feil. Selv om jeg ikke lengre var en skårunge, var jeg tross alt bare 17 år gammel, for 46 år siden. Jeg vil forsøke å gjengi historien slik den ble opplevd av denne unge bygutten.

Min siste tur til Grønland skulle få en dramatisk avslutning. Etter en vellykket ekspedisjon til de norske fangst- og radiostasjoner, avsluttet vi som vanlig med høflig radiokontakt med Myggbukta radio og den danske Daneborg stasjonen for å ønske dem en god vinter og melde at vi var i ferd med å forlate det grønlandske farvann med kurs for Norge.

Da fikk vi beskjed fra Daneborg om at den norske stasjonen på Kap Herscel, hadde problemer. Vår mann der synes å ha store alkoholproblemer. Han var førstegangs overvintrende. Han hadde selvfølgelig ikke vist tegn til slike problemer under jobbinterjuvet, men heller ikke på overfarten. De danske politigutta i Hundepatruljen hadde vært innom stasjonen et par tre ganger, for hver gang å oppleve en drita full fyr som snaut kunne gjøre rede for seg og som lot hunder og utstyr klare seg selv. Hundene var bundet fast og hadde ingen muligheter til å overleve med mindre de ble matet. Danskene tok seg av dem, men hadde liten tro på at tullingen sjøl ville overleve vinteren.

Vi ble derfor nødt til å avbryte hjemreisen for å gå tilbake til stasjonen, noe som skulle vise seg å få katastrofale følger. Der fant man en overstadig beruset fremtoning, kun iført lange underbukser og med naken overkropp, 16 hysteriske grønlandshunder, alt utstyret som vi hadde losset nede i fjæra fremdeles liggende der og ei fangsthytte i totalt kaos.

Han hadde drukket opp vinterens brennevinskvote, ca. to kasser sprit og en liter medisinsprit. Han hadde dessuten satt i gang hjembrenningsapparatet, som var obligatorisk inventar på alle hovedstasjoner. Man konstaterte raskt at stasjonen måtte avvikles, ryddes og gjøres vinterklar. Hundene og en del proviant ble fraktet til Daneborg stasjonen lengre inne i Yongsfjorden.

Etter at alt var satt på land og hundene trygt overlatt til sine nye eiere, ble vi advart av det danske oppservasjonsflyet om at stor is var på drift sydover. Vi seilte ut fjorden så fort vi kunne for bare å konstatere at det var for sent. Polarbjørn bakset rundt i isen på søk etter råk



Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

som ledet ut mot åpent hav. Tross sin mange dieselkrefter bak solide skrogsider, ble hun til slutt kilt fast mellom to store isflorer på mange kvadratmil i omfang og med en tykkelse på mellom ti til femten meter. Sunnmøres kraftigste polarskute satt dønn fast.

Vi drev hjelpeløst med isen nedover kysten. Nødsignalene knitret ut over eteren og ble fanget opp av Myggbukta radio, som med sine sterke sendere, formidlet dem videre til resten av verden. Norge fikk beskjed og den amerikanske flybasen på Thule helt nord på Grønland hørte også nødropet. Så kom det en lang ventetid hvor rare meldinger svirret i luften. Mange planer om hvordan vi skulle reddes ble lansert, alle tilbakevist av "Polarbjørn" som ubrukbare. Det tok lang tid før Norge oppfattet at vi lå omringet av millioner av tonn med stålis. Selv ikke den store sovjetiske atomisbryteren "Molotov" ville ha klart å komme inn til havaristen.

Akkurat der skuta lå, var iskanten så høy at den fikk feste høyt oppe på den rette delen av skrogsidene og forhindret dermed skuta i å bli skrudd opp av isen. Hun var bygget på samme prinsippet som skroget til ishavsskuta "Fram", hvor skrogkonstruksjonen var formet for å bli presset opp av isen som en kork. Det ble gjort mange forskjellige forsøk på å vrikke løs båten, blant annet ved å kjøre smeltevann fra isen att og frem mellom de ytre bunkertankene. Da det ikke gikk, festet man lastebommen til et is-anker langt ute på isen å forsøkte å brette seg løs med winchen. Forsøket ble stoppet da masten var i ferd med å knekke i rota.

Like bak oss der vi lå var det ei råk, stor nok til å romme skuta selv om sprekken skulle klappe sammen. I håp om at knipetaket vi satt i skulle løsne et øyeblikk, ble maskinen satt i revers og gikk på tomgangsturtall i døgnvis i tilfelle undret skulle skje.

Vi drev med strømmen sydover, mens isen småtygde på skroget. Etter en uke fastlåst som i en skrustikke, bestemte naturen seg for virkelig å vise sine krefter. Det var midt på natten og de fleste lå da å sov. Det begynte å knake i skroget, samtidig som det lå en merkelig lyd i luften. En lyd som nærmest minte om en skvadron med jagerfly fra krigens dager.

Det som så skjedde, ville under andre omstendigheter ha hatt en viss underholdningseffekt. Folk løp omkring i langt vinterundertøy av ymse kvalitet og hoppet barbeint ut på isen i redsel for å skulle bli med skuta ned. Der ble en forfrossen og hutrende flokk sjøfolk vitne til at "Polarbjørn" ble tygget i stykker.

Presset på de tykke skutesidene ble så voldsomt at dekket bulet opp på midten. Det medførte først at lukekarmen overlasterommet begynte å vri seg slik at presseningen som lå over, spjæret som et dopapir. Så startet relingen en mystisk bølgebevegelse som fikk trykkørret til vann på dekk å sprekke. Det hele avsluttet med at de tunge jernlukkene over bunkertankene ble presset opp av dekket og dro tilværs som flygende tallerkener for deretter å lande mange hundre meter bort fra skuta. Hadde de truffet noen ville vedkommende blitt drept momentant.

Deretter fulgte det en øredøvende stillhet bare avbrutt av den før omtalte "flyduren". Det var en merkelig forsamling som sto på isen. Den mest korrekt antrukne var "ishavspresten" Monrad Norderval som hadde gitt seg tid til å ta på seg en fotsid svart regnfrakk. Så lød kommandoordene gjennom luften. Alle mann om bord igjen, opp med luka og ut med en robåt som lå i rommet. Vi hadde livbåter som hang i davitene, men disse var laget til å gå i is og veide nesten et tonn. Vi hadde brukt for en båt vi kunne ha det mest nødvendige utstyret i, og allikevel være i stand til å slepe etter oss over isen for å bruke som båt når vi kom til store råker i isen som vi ikke kunne gå rundt.

Tilhørende den yngre og derfor antatt sprekere garde, ble jeg sendt ned i rommet for å feste heisestroppene på robåten. Det ble en kald jobb, fordi kaskader av iskaldt havvann ble presset igjennom sprekker i skroget. Jeg rakk å se skadene på skuta innenfra. En av dekkbjelkene var brukket, Tatt i betraktning dimensjonen på ca. 2x2 fot forstår man at det hadde vært store krefter i gang. Videre hadde jernspantene som lå utenpå garneringen (innerkledningen) og som var tykke som en sigarettkartong, blitt revet tvers over som syltetøystrikker.

Mens vi jobbet for harde livet, overhørte vi en dialog som ga vårt humør et hardt tiltrengt løft. Det var styrmann Pedersen som henvendt til sogneprest Norderval litt sarkastisk ba ham si noen velvalgte ord i sakens anledning. Han fikk følgende svar.

”Jeg tror Herren vil ha forståelse for at vi fortsetter å jobbe nå og heller vurdere om det er noe å takke for etterpå”. Ikke rart at den ”prestesjela” hadde så god kontakt med ishavets glade borgere.

Mye har blitt fortalt om denne helt spesielle Guds tjener som ble biskop i Tromsø. Det utrolige er at mesteparten av det er sant. Riktig nok lett krydderet i vanlig Møre-stil, eller Tromsø-stil. For i følge min far, som skrev flere historier om ham i sine bøker, så var en hverdagshistorie ikke helt god før den blitt redigert til en fullt ut troverdig løgn.

Da vi hadde gjort det som kunne gjøres for evakuering og en eventuell strabasiøs fottur inn til land, dukker plutselig stuerten opp på isen. Han hadde med seg en stor gryte full av varm lapskaus som han hadde lagd mens vi andre bedrev evakuering. Han ble spurt om han ikke hadde fått med seg at vi var i ferd med å forlate skuta. Han bekreftet at det hadde han, men mente at det fikk da være grenser for mye man skulle jobbe på tom mage. Han mente at vi fikk vente med å havarere til etter vi hadde spist. Rolig type den kokken vår.

Inntil dette skjedde hadde situasjonen virket forholdsvis u dramatisk. Det hele fikk et helt annet aspekt når vi alle ble samlet i ruffen og våre offiserer og ekspedisjonslederen fortalte om sine planer for turen inn til fastlandet. Det som etter hvert ble et økende problem, var at vi dreiv sydover mot et landområde som gikk under navnet ”Djevelkysten”. Fjordarmer med store elveos og flere isbreer som stadig kalvet, sendte sin ”nyfødte” isklumper på noe millioner tonn ut i åpent farvann. Det medførte at isfjellene, med sine 90% av ”kroppen” under vann, ble tatt av strømmen og fungerte som gigantiske isbrytere der de rørte rundt i havisen og knuste alt som kom i deres vei. ”Polarbjørn” ville ha hatt like store muligheter som et egg i en steinknuser. Det ble derfor bestemt at, hvis hjelpen ikke kom innen morgenkvisten dagen etter, så måtte vi begynne å gå mot land.

Så kom beskjeden. Vi skulle alle starte å gå på likt, men slik at de første tørnene med å slepe lettbåten med utstyret, skulle tas av de eldste karene. Når de så var utslitt skulle vi yngre som ikke hadde slitt oss ut, bruke våre krefter til å komme oss på land.

Det ble lenge stille i ruffen, helt til en av karene utbrøt, ”ikke faen”. Dermed var diskusjonen i gang. Den ble fort stoppet ved at ekspedisjonslederen sa at dette var en ordre og ikke et forslag. Det var på denne måten flest ville kunne overleve. Fordi samme leder var min far tok jeg der og da min første voksne og ufravikelige avgjørelse.

Jeg ville ikke komme hjem til Norge, til min mor, og heller ikke leve resten av mitt liv med vissheten om at jeg hadde forlatt min far på et isflak for å dø. Det fikk da være grenser for svik. Han forsøkte nok å få meg til se det ufravikelige og fornuftige i planen, men endte opp med at jeg ble så forbannet og fortvilet at jeg måtte gå en lang tur på isen for at de andre ikke skulle se at jeg strigråt.

Gudskje lov ble det ikke nødvendig. Som så mange ganger før var det amerikanerne som trødde til. De spontanreagerte og sendte fra Thulebasen et Globemaster lastefly med et Sikorsky helikopter i lastrommet. De landet på flyplassen i Mestersvig, opprettet et bunkerdepot ute på kysten nærmest oss, hvoretter de kom ut og startet evakueringen.

I den forbindelse oppstod det en situasjon som i ettertid må betegnes som hell i uhell. Det hadde seg slik at jeg hadde glemt mitt fotoapparat, slik at min far fikk skipsreder Petter Karlsen til å låne meg sitt. Det av et av datidens flotteste kameraer. Jeg oppdaget at blant de amerikanske soldatene var det en militær korrespondent. Jeg var tom for film å spurte om jeg kunne få kjøpt en av ham. Han ga meg den første diapositiv fargefilmen jeg hadde sett. Og hjalp meg med å stille inn superkameraet til Karlsen. Jeg fotograferte hele forliset, også fra helikopteret og fikk dermed dokumentert det hele.

Det hører med til historien at Sjøretten ønsket noen av bildene i sin prosess. Denne nye fargefilmen fra Kodak var så ukjent i Norge at vi måtte sende den til Sverige for fremkalling. Da Sjøretten ville ha bildene på papir måtte de sendes til USA for kopiering. Filmen er i dag like perfekt som den gang og kopier er levert til Ishavsmuseet i Brandal.

Vel inne i Mestersvig ble vi overført til DC-6 fra US Airforce som bredvillig og gratis fraktes oss til Keflavikbasen på Island. Der ble vi mottatt med den samme servicevennlige behandling vi hadde fått under hele redningsaksjonen. Vi var to døgn som amerikanernes gjester, ble interjuvet på amerikansk TV og ble deretter sendt hjem på 1. klasse med lukusfergen M/S "Hekla" til Bergen. Selv om vi hadde fått vasket både oss selv og klærne våre i Island, hadde vi jo ikke andre klær enn de vi sto og gikk i da vi forlot skuta. Man kan vel si at vi stakk oss ut i forhold til de velkledde passasjerene. Vi virket antageligvis bare eksotiske, for alle ville snakke med og avfotograferes sammen med oss.

I stille ettertanke senere i livet kan jeg bare uttrykke takknemmelighet overfor skjebnen som lot meg få anledning til å oppleve alt dette. Møte med disse utrolige menneskene som hadde sitt liv og virke i de polare strøk og til sist men ikke minst, bli formet og oppdratt av dem. For en gategutt fra Oslo i en alder fra 15 til 17, var påvirkningen enorm. Opplæringen var enkel, liketil og rettferdig. Ville definitivt ikke blitt godkjent av dagens barnepsykologer, men vi tålte jo en trøkk i de dager. Det takker jeg dere for. Jeg avslutter derfor med en artig episode som hendte senere.

Da jeg noen få måneder etter hjemkomsten møtte til militærtjeneste var jeg som en voksen mann å regne i forhold til min medsoldater som kom rett fra barneværelsene. Til bygutt å være var jeg var blitt rimelig god til å skyte, noe som medførte følgende episode.

Vi var på skytebanen for første gang på rekruttskolen. Jeg hadde fått utlevert et gevær av typen Garrang, antageligvis et bra nærstridvåpen, men med et diopersiktet som endret seg hver gang jeg løsnet ett skudd. Da jeg sa fra om dette til "våpen-sjersanten", ble jeg straks beskyldt for å komme med dårlige unnskyldninger for manglende evne som skytter.

Jeg ba om å få låne hans 7,62 presisjons-Mauser for å bevise det motsatte. Mauseren ble overrakt meg med et flir, et flir som stivnet etter en knestående serie på fem blinker på 300 meter. Da han spurte hva i helvete jeg hadde drevet med før jeg kom i militæret, svarte jeg med falsk beskjedenhets og en litt "omarbeidet" sannhet, noe om at jeg hadde tre år på ishavet som fangstmann. Hadde mannskapet på "Polarbjørn" hørt de historiene som jeg etter hvert produserte, hadde de spydd. Min far derimot ville, i følge sin fortellerdoktrine, ha nikket anerkjennende til sin sønns litterære fremstillingsevne.

## **Tønna frå "Polaris" (II) til Ishavsmuseet.**

Av Webjørn Landmark

"Polarboy" ex "Geo Boy" ex "Aurora" ex "Polaris V" ex "Polaris" blir i desse dagar opphøgd i Fredrikshavn, Danmark. "Polarboy" har dei siste par åra lagt stille på Skjervøy i Troms etter hard medfart på selfangst i 2002.

"Polaris" var den første stål selfangar bygd i Norge, på A.M. Liaaen i 1950 -51. "Polaris" var også den første som då hadde innebygd og oppvarma tønne, og skuta kunne også manøvrerast i frå tønna. Sjølv om skuta har hatt mange ombyggingar og namneskifte, er tønna framleis slik den var original. Det vil såleis vere ein unik gjenstand som no er på veg attende til Brandal og Ishavsmuseet.

"Polaris" var tilhørande i Brandal til 1972 då Rieber overtok skuta. I 1978 vart den overført Rieber avd. Canada (Polaris V). I 1986 kjøper Monica Kristensen skuta og den skiftar no namn til "Aurora". I 1986/87 var den på sørpolekspedisjon og 1989/90 på Antarktisekspedisjon

I 1992 vert Eidesvik Supply AS ny eigar av skuta som får namnet "Geo Boy". I 2000 blir "Geo Boy" til "Polarboy" og den er igjen klar for selfangst.

20. juli 2004 la "Polarboy", den stolte skute, ut på si siste reis til Danmark for å bli til spikar. Tønna er koma til Brandal, og tanken er å montere den på uteområdet kring Ishavsmuseet.

---

## **Til Grønland 1940.**

Av Helge Ødegård

Sommaren 1940 vart "Veslekari" utrusta for å gå med forsyningar til norske fangstmenn som hadde overvintra på Øst-Grønland. Eg var på den tid i Aarsethredriet. "Veslekari" tilhørde Elling Aarseth frå Vartdal, eg var spent på om eg kunne få jobb på "Veslekari". Det fikk eg ikkje, men bror min (Asbjørn) vart med "Veslekari" som matros. "Veslekari" vart "oppbrakt" på denne turen og ført til England. Men dette er ikkje mi historie, her kjem den:

Litt etter at "Veslekari" hadde gått til Grønland skulle "Furenak" utruste for ein ekspedisjonstur til Øst-Grønland. Eg fekk jobb på "Furenak". Eg var glad for å få denne jobben, det var ikkje lett å få jobb sommaren 1940. Forholda sommaren 1940 var ikkje som normalt. Krigen hadde skipta mykje, alt var liksom så flytande.

Det var ein dansk ekspedisjon som vart utrusta. Danskane måtte ha virksomheit på Øst-Grønland for å oppfylle vilkår som den internasjonale domstol i Haag sette då striden mellom Noreg og Danmark vart avgjort der. Ja, slik fekk oss det fortalt.

Men då vi tok inn last i Ålesund fekk vi mistanke om andre ting. Det var mykje rart som kom ombord. Det vi spesielt la merke til var at der kom så mykje norsk militært utstyr ombord. Det var norske Krag Jørgensen karabinar, der kom vel minst 10-15 stykke av det slaget. Norske militær ryggsekker med tremeis, av den sorten kom der vel over 20 stykke. Vi var nok ikkje så mykje forundra over dette med norsk militær utstyr, det var helst mengda av slikt utstyr vi forundra oss over. Alt personleg utstyr for medlemmer av ekspedisjonen var norsk militær utrustning. Det var soveposar og mykje anna utstyr.

Eg kom om bord i "Furenak" den 7. august 1940, trur datoen stemmer . Innlasting starta sikkert same dag, trur vi først gjekk til Møre Kullkran for å ta ombord kol for turen. Vi fekk også mykje kol i sekker. Kolet i sekker var til den danske ekspedisjonen. Elling Aarseth hadde stor erfaring i å utruste ekspedisjonar for overvintring. På den tid brukte overvintringsfolk berre kol og drivved til brensel. Var ikkje parafinomnar gode nok på den tid, eller var kol billigare ?

Ferdig på Møre Kullkran gjekk vi til Skjerva der Elling Aarset hadde sitt. Der tok vi ombord mykje bygningsmaterial, danskane skulle bygge to eller tre hus. Der kom også om bord ein motorbåt, vil tru båten var 15-16 fot lang. Eg huskar også at vi tok om bord eit bensindrive aggregat. Dette aggregatet var montert på ei bære, to mann kunne transportere aggregatet nokså lett. Eg veit ikkje om dette aggregatet hadde tilhøyrt norske militære, men det er lett og tru. Vi hadde aldri sett slikt aggregat før og var litt imponert. Vi tok også om bord fleire fat med bensin, det måtte vere bensin nok for fleire års forbruk. Vi forsøkte å stuve mest muleg av utrustinga under dekk.

Men vi måtte også ta ein god del som dekkslast. Huskar spesielt motorbåten, og fleire fat bensin på 400 liter, og nokre tunner med kavring vart også dekkslast. Mykje av bygningsmaterialet vart plassert på galgedekk.

Det tok forholdsvis lang tid å få all utrustning om bord, der var mykje som skulle med. Det tok også tid å gjere ei slik skute sjøklar. Alle segl måtte hentast på sjøbua, når segla kom om bord måtte vi bendsle dei på plass. Fokka vart bendsla til ringer på fôrstaget. Storseglet bendsla vi til mastrebanda og til gaffel. Vi hadde trehuk på aktermastra, den måtte også bendslast til mastreband. Alt dette måtte gjerast skikkeleg, eldre sjøfolk var svært nøyaktig med slikt arbeid. Men så kunne dette gjelde død eller liv om slike bendsel heldt eller ikkje i ein storm. Vi måtte også gjere klar for reving av segla. Nå heldt eg på å gløyme alle taljer og fall som høyrde seglføringa til. På fokka var det tre taljer og storseglet, ja der var det mange. Vi hadde piggfallet, indrefallet, bomstoppetalja, direktrekken og uthalaren. Det tok tid å skjere inn alle taljene. Så var det revliner som måtte klargjerast, dei som var slitne måtte fornyast. Når skutene vart klargjort for selfangst, tok slik klargjering ikkje så lang tid for då var mange mann om bord.

Men vi var i alt berre 4 mann til alt dette arbeide. Bestmannen fungerte som arbeidsformann, det var ikkje vanleg skipperen deltok i vanleg dekksarbeid.

Der vart også litt utskifting av dekkfolk i denne perioden då vi tok inn last. Vi hadde forhandlingar med Elling Aarseth om månadshyre for turen, hans tilbod var lavt. Vi hadde rekna med utanrikshyre og krigstillegg, men tilbodet var innanrikshyre. To matrosar og bestmannen valde å slutte. Ole Vartdal og eg vart ståande ombord, tilbodet frå Elling Aarseth til oss to var lettmatros hyre (innanriks). Vi krangla oss til matros hyre, men måtte godta innanrikshyre. Det var vanskeleg å få hyre sommaren 1940. Elling Aarseth var frå Vartdal, så vi følte vel litt lojalitet. Han var også god å ty til dersom vi mangla jobb.





Som ny bestmann kom Bernt Brandal. Bernt Brandal var då i sine beste år, rundt dei 40. Han hadde drive med selfangst sidan har var konfirmert, for det meste som 2. og 1. skyttar. Han var regna som ein flink ishavsman. Ein av de nye matrosane var også vant i isen. Det var Oskar Brandal, han var nok langt opp i 50 åra. Oskar starta på selfangst straks han var konfirmert. Han hadde for det meste vore skyttar, men hadde også prøvd seg som skipper. Men han hadde litt problem med alkohol, det var nok det problemet som hadde sett Oskar litt tilbake. Den andre nye matrosen var på min alder, han heitte Leonard Sulebust. Leonard Sulebust var fangstmann i Vesterisen 1940 om bord på "Isflora".

Mannskapslista såg då slik ut:

<u>Skipper</u>	<u>Martin Pedersen.</u>
<u>Bestmann</u>	<u>Bernt Brandal (steina - Bernt i daglegtale).</u>
<u>Maskinist</u>	<u>Dale (trur fornarnet var Caspar)</u>
<u>Maskinassistent</u>	<u>Svein Sætre ( Flykta til England 1941, krigsforliste 1942)</u>
<u>Stuert</u>	<u>Muren ( husker ikkje fornarn)</u>
<u>Matros</u>	<u>Oskar Brandal</u>
<u>Matros</u>	<u>Ole Vartdal</u>
<u>Matros</u>	<u>Leonard Sulebust</u>
<u>Matros</u>	<u>Helge Ødegård</u>

Vi låg på Skjerva i Ålesund og tok om bord utrustning for denne turen. Elling Aarseth hadde sjøbu og kai der. Vi hadde godt ver under innlastinga. Det var litt tungt arbeid, men også jobbar som var trivelege. Huskar med glede arbeide for å bendsle segla på plass, "gamlekarane" brukte litt kjeft, men det var vi vant til på den tida. Dei unge under opplæring den tid måtte tåle litt kritikk.

Danskane som skulle vere med på ekspedisjonen var ikkje komne til Ålesund under innlastinga. Det var rederiet og mannskapet som hadde kontroll med lastinga. Husker eg rett kom danskane til Ålesund dagen før vi skulle gå til Grønland. Dei overnatta på Grand Hotell i Ålesund. Slik eg huskar det kom danskane til Noreg over Sverige. Ruteforbindelse mellom Noreg og Danmark var nok ikkje komen i gang igjen etter krigshandlinga april 1940

Der var 5 danskar som skulle vere med på denne turen, 4 skulle overvintre. Ein av dei 5 skulle bli med tilbake til Noreg. Han som vart med tilbake var leiar for denne ekspedisjonen. Denne "sjefen" vart omsnakka som baronen av dei andre danske, om han var baron veit eg ikkje, ( nå i ettertid veit eg det var eit utnamn dei andre hadde sett på han). Ja, "baronen" var i alle fall ikkje ein mann av "folket".

Då danskane kom ombord vart dei plassert akterut i offiserslugarane. Skipperen flytta opp i bestikklugaren. Dei andre offiserane flytta til mannskapslugaren forut.

Lugaren låg under dekk, der var eit lite dekkshus som vart kalla kappa. Frå denne kappa gjekk der ei bratt trapp ned til lugaren, denne trappa vart kalla leideren. Lengda på lugaren var vel 6,5 a- 7 meter.

I lugaren var der 12 køyer, 3 køyer i lengda og to i høgda. Nokre av køyene var dobbelkøyar. Men dobbelkøya var brukt berre under sildefiske og på selfangst, med mindre mannskap var der køyer nok. I lugaren var der svært lite dørkplass. Bak leideren var der eit stort bord, og langs med køyene var der faste benkar. Under benkane var skuffer. I skuffene hadde vi det vi kalla tørrproviant. Tørrproviant var pålegg, margarin og brød. På fiske og fangstturar heldt

mannskapet seg med smør og pålegg sjølv, brød vart bakt ombord og vi fekk brød utlevert av stuerten etter behov.

Bordet i lugaren var ikkje så stort vi kunne spise der alle på same tid. Dei som hadde køy fram om leideren spiste som oftast på benken. Vi hadde ikkje asjettar eller slikt, brødskiva la vi på benken mens vi smurde på margarin og pålegg. Middagsmaten auste stuerten opp i plettar og bakkar. Var veret godt spiste vi gjerne middagen på dekk, var veret dårleg spiste vi i lugaren.

Lugardørken vart vaska ein gong for veka, då vart også søppelbøtta tømt. Sanitære forhold på ishavsskuter var ikkje bra på den tid. Vi hadde lite høve til personleg hygiene. Vi hadde eit vaskefat for handvask, vi kunne få litt varmt vatn av stuerten, vist det passa slik. Det var vanleg å spare på ferskvatnet, tanken for ferskvatn var liten. Det hende vi var nøydt å smelte is for å få ferskvatn, men slikt tok lang tid og var mykje arbeid. Der var naturlegvis lite privatliv i ein trong lugar. Dei fleste av oss hadde ein gardin som vi drog for køya dersom vi ville ha ei stund åleine.

Lugaren på "Furenak" var vanleg standar for selfangst- skuter på den tid, dette når det gjaldt størelse og utstyr. Men dekksnata over lugaren lak mykje, mange køyer var nesten ubrukeleg når vi hadde mykje overvatn. Det mest positive eg vil sei om lugaren er: Der var ein god omn, vi kunne ha det godt og varmt om vi ville fyre.

"Furenak" var vel på dette tidspunkt (1940) i dårleg stand. Skuta var ny i 1917, den første rederen gjekk konkurs. Dårlege tider for selfangst i -30 åra hadde nok gjort sitt til at der var dårleg vedlikehald på skuta. Men eg trur ikkje "Furenak" var i særleg dårlegare stand enn resten av selfangstskutene på den tid. Nokre var vel betre, og fleire var i dårlegare stand.

Eg trur Elling Aarseth hadde eit godt tilbod for å la "Furenak" ta denne turen til Øst-Grønland. Så vidt eg huska hadde han eit fast beløp for turen. Kort tur, god forteneste for rederiet, ein lang tur ville minke på nettoen. Med godt ver, gode isforhold burde ein slik tur til Aust-Grønland vere unnagjort på cirka tre veker.

Kvelden før avreis kom Elling Aarseth om bord med ei flaske Whisky og skjenkte danskane kvar sin dram. Aarseth tok også ein sjølv. Vi gjekk frå Ålesund den 15. august, vil tru vi gjekk litt tidleg på morgonen. På grunn av krigsfare og slikt gjekk vi nordover. Vi skulle vel gjere overfarta så kort som muleg. Turen innaskjers gjekk forholdsvis greitt, på grunn av minefare ein stad måtte vi ta ein omveg. Der var ikkje kart for den strekinga der vi gjekk utanom den vanlege leia. Men ettersom eg huskar hadde skipperen gått der før, vi hadde også handloddet i bruk. Der var ikkje ekkolodd på fiskebåtane då i 1940.

Før vi gjekk frå Ålesund var der sett sjøvakter. Ole Vartdal og eg var sett på bestmannen si vakt. Vi gjekk frå kl. 0000 til kl. 0600 vidare frå kl. 1200 til kl. 1800. Denne vakta var rekna for den dårlegaste, visst eg huskar rett så vart dette kalla babordsvakta. Skipperen hadde styrbords vakt, den gjekk frå kl.0600 til kl. 1200 og vidare frå kl. 1800 til kl. 2400. Oskar Brandal og Leonard Sulebust vart sett på skipperen si vakt. Maskinisten gjekk same vakt som skipperen, maskinassistenten gjekk same vakt som bestmannen. Vi stoppa og la til kai i Brønnøysund, eller var det Sandnessjøen. Eg veit ikkje kvifor vi stoppa der, men trur skipperen var i land og ringde rederiet. Danskane kjøte øl, vi vart overraska over at dei drakk øl på ein vanleg kvardag. Vi var ikkje avhaldsfolk, men øl eller annan alkohol var ikkje vanleg på kvardagar, det var slikt som hørde festen til.



Eg huskar ikkje kvar vi gjekk ut frå kysten,. Men huskar vi stoppa og gjorde skuta sjøklar. Vi la inn rev i fokka og storsegl, det var litt uvanleg og legge inn rev i segla på ein sommartur. Spesielt var det uvanleg å legge inn rev før vi gjekk ut, rev i fokka var heller ikkje vanleg. Men eg vil tru det var gjort på grunn av der var få mann ombord, det var tungvint å reve segl på ein selfangar den tid. Vi hadde revliner (ikkje revhaler ). Det tok tid og var mykje arbeid å stikke revlina gjennom alle kausane.

Vi måtte også forandre festet til bommen i forhold til storleiken på seglet. Vi snakka om at skipperen var forsiktig og litt nervøs. Nå i ettertid meiner eg det var godt vi la

inn rev i segla før vi stakk til sjøs.

Straks vi kom ut frå land fekk vi motvind og til dels dårleg ver. Vi hadde motstamp og overvatn. Dekksnata over lugaren var utette, så fleire av overkøyene var ubrukeleg. Den køya Leonard Sulebust hadde var verst, så hans køyklær var heilt våte. Leonard fekk derfor ligge i mi køy, vi gjekk kvar sin vakt så den ordninga gjekk fint. Når eg fekk frivakt var det ei varm køy som venta.

På grunn av overskya og dårleg ver hadde dei ikkje hatt observasjon av sola på mange dagar. Vi gjekk etter logg og kompas, dette var vanleg navigasjon på den tid. Det var ingen som forlanga at skuta skulle vere på eit bestemt sted til ei bestemt tid. Det at navigatørane "bomma" på 50 og 100 kvartmil kunne hende. Det var ikkje rare hjelpemidlar navigatørane hadde til å hjelpe seg med den tid. Dei fleste av navigatørane kunne ta ned sola, og få bestemt bredda, litt meir navigasjon var "gresk" for dei fleste. Men navigatørar på den tid hadde ein teft til å fastslå omtrentleg posisjon.

Då vi kom eit stykke nordvest av Jan Mayen fekk vi verkeleg styggever. Vi måtte legge bakk, vi låg for babords halser. Sjøen var så grov at bestmannen ville styre sjølv. Han meinte vel at vi, Ole Vartdal og eg, var lite vant til å styre i dårleg ver og stygg sjø. Men vi var i styrehuset saman med bestmannen begge to. Då det nærma seg vaktskifte kl. 24 gjekk eg ned i byssa for å koke kaffi til dei som skulle på vakt kl. 2400. Då eg heldt på med kaffien merka eg at skuta fekk eit stygt brott. Begge halvdørene på styrbord side var stengt, men dei lak mykje. For å ikkje bli våt flytte eg med over til le side, der var øverste halvdør open. Men då skuta fekk brottet over seg la ho seg så mykje over at byssa vart fylt med sjø, eg såg berre grøn sjø i heile dørøpinga. Då skuta retta seg opp igjen stod eg i sjø til livet, sjøen i byssa var ingen fare. Der var ordna med avløp ut til dekk.

Då eg liksom kom til meg sjølv igjen, kom eg på maskinassistenten. Eg gjekk til maskindøra og ville sjå ned, men der såg eg berre stim og "gove". Også til maskinrommet hadde øverste halvdør stått open. Derfor var det mykje vatn i maskinrommet, og på grunn av varm stimpkjel og anna varme fordampa vatnet fort. Derfor var heile maskinrommet fullt av stim. Maskinassistenten var uskadd og der heller ingen skade i maskinrommet. Fyren under stimpkjelen var heller ikkje slokna.

Men på dekk hadde sjøen gjort stor skade. Motorbåten var vekk, tynner med kavring som var surra på dekk var knust. Dirikstrekken hadde slitna, liket i storseglet var også slitna og seglet var rivna. Skuta var kasta rundt, så nå låg ho med akterenden mot sjø og vind. Frivakta hadde naturlegvis vakna og kom på dekk med ein gang. Vi slørte unna, skipper, bestmann og Oskar Brandal snakka saman. Dei lurte på om vi kunne prøve å snu skuta opp mot vinden igjen. Men dei var redd vi ville få eit brott under sninga, derfor forsette vi å sløre unna. Vi hadde berre fokka og der var lagt inn rev, men vi gjorde cirka 4 til 5 knop då vinden var på det sterkaste. Skuta fekk mange stygge brottsjøar over akterenden. Sjøar kom inn over akterenden fylte heile dekk og forsvann over svineryggen. Med dekket fullt av diverse last tømte skuta seg seint. Det var farleg å opphalde seg på dekk. Skipperen var redd skuta skulle legge seg på tvers av sjøen.

Dei som hadde frivakt og låg i lugaren forut hadde fått seg ein alvorleg skrekk då vi fekk dette stygge brottet. Då brottet kom hadde skuta lagt seg så mykje over til le side at overkøyene på lo side vart tømt. Leonard Sulebust som låg i mi køy fann seg igjen under bordet. Boksar med tobakk hadde ramla frå styrbord overkøy til babord underkøy, der var også kome sjø i lugaren.

Heldigvis lysna det av dag etterkvart, det vart bestemt vi skulle begynne å lette skuta for dekkslast. Det første vi gjorde var å sikre storseglet. Då dette var gjort begynte vi å kaste over bord all trematerial vi hadde på dekk og på båtdekk. Det var fort gjort å få materialet over bord, vi løyste surringane og det sjøen ikkje tok kasta vi. Det var verre å få bensinfata over bord, svære fat på 400 liter. Vi lurte ei stund på om vi skulle tappe bensinen av fata, men på grunn av brannfare våga vi ikkje å tappe bensin.

Vi var redd for å lausne surringane på bensinfata derfor lausna vi forsiktig eit fat om gangen. Vi laga ein "sliks" frå storluka til babord rekke. Ein talje vart rigga til og med den heiste vi fata opp på luka.

Då var det berre å halde fatet på plass til skuta la seg over til babord, med litt styring gjekk det fint å få fata på sjøen. Hadde vi mist styringa på eit fat vill nok rekka blitt knust. Alt gjekk fint, vi var glad då siste fatet gjekk over rekka.

Då vi hadde fått dekkslasten over bord og letta skuta tok ho sjøane mykje betre. Ein og annen storsjø fylte ennå skuta frå akterenden til stormasta. Men nå var alle svalkeporter opne, så skuta tømte fort av dekk. Då det var komne så langt og vi også fått oss litt mat, såg vi lyst på livet igjen. Men vi la merke til at skipperen sat i bestikken og las i bibelen det hadde han ikkje for vane, så det var gjerne ikkje så ufarleg som vi unge trudde.

Vi slørte unna heile den dagen og neste natt, eg trur dette var rundt 25. august. Vinden spakna litt etter kvart, men vi forsette å sløre unna vinden. Grunnen til at vi forsette å sløre var nok skaden på storseglet. På ishavsskutene var segla nesten nødvendig for å kunne legge skutene opp mot vinden, når det var storm. Skuta vart balansert av med fokk og storsegl, så baugen låg passe opp mot vind og sjø. Skutene var litt ulike, nokre ville ligge med baugen hardt opp mot vinden, andre ville ligge med baugen meir mot le. Når dei låg slik braut sjøen som oftast ut før den nådde skutesida. Vi i vår situasjon utan storsegl var det nok best å sløre unna. Faren ved å sløre unna på den måten var at skuta kunne bli kasta på tvers av sjøen.

Vi forsette å sløre unna vinden også neste dag (26. august?). Men ut på denne dagen skimta vi land, det var usikkert, men mest truleg var det Island vi såg. Men då vi kom nærmare kjente navigatørane fjella, det var Jan Mayen. Då vi kom nær var det fort gjort å finne livd og ankerplass, det var ikkje langt frå den norske meteorologiske stasjonen.

Det var ein ting vi undra oss over då vi nærma oss land. Ein av danskane (han som var leiar) kom på dekk med revolver (eller pistol) i revolverbelte. N i ettertid forstår vi litt meir, men då spøkte vi med at danskane trudde der var kannibalar på Jan Mayen. Ja, det var nesten rart å sjå igjen danskane, vi hadde sett svært lite til dei den siste tid. Dei var litt bleike, men smilte og var i godt humør.

Vi tok det med ro og kvilte ut etter våre strabasar. Skipperen og nokre danskar rodde i land og tok kontakt med observatørane. Stasjonen var bemanna ennå, men dei sende visstnok ikkje observasjonar.

Bensinen som danskane skulle bruke til strømaggregatet hadde vi kasta over bord. Dette aggregatet var nødvendig for å kunne ladde radiobatteria. På den norske stasjonen var der rikeleg med bensin, så danskane fekk overta 2 fat med bensin. Dei fekk også to grønlandsbikkjer.

Verobservatørane var også ein tur om bord. Vi snakka om laust og fast, ikkje minst om krigen. Observatørane var forberedt på evakuering frå Jan Mayen. ei var mest spent på om det var tyskarar eller engelskmenn som kom først.

Så vidt eg huskar låg vi ved Jan Mayen to netter og ein hel dag. Vi (mannskapet) var stort sett i arbeid med å gjere skuta sjøklar igjen. Vi drog storseglet fram i lugaren og fekk spleisa liket, seglet blei sydd og lappa så godt vi makta. Det var Oskar Brandal som stelte med sying og slikt, vi unge var stort sett handlangar. Oskar var ein brukbar seglmakar, så storseglet vart bra. Vi gjekk elles over skuta og reparerte ting som var skada under stormen. Opphaldet ved Jan Mayen gjorde godt både for kropp og sjel. Vi var bra utkvilde og ved godt mod då vi drog vidare mot Grønland. Vi drog frå Jan Mayen den 28. august ?

Eg huskar berre godt ver under overfarta til Grønland. Eg trur det vart oppgitt å nå den plassen som på forhand var tenkt som base for ekspedisjonen. Så vidt eg huskar skulle ekspedisjon i land langt nord på kysten av Øst- Grønland. Men nå leid det så langt på sommaren at dette vart oppgitt. Vi kom inn til kysten av Grønland utan få ishindring. Det var nesten klart vatn heilt inn.

Vi gjekk i gjennom ein smal isstrimmel, men den var sundriven og lett å kome gjennom. Eg trur ikkje skipperen var i tynna, så lett slapp vi inn til land.

Det vart bestemt å sette ekspedisjonen på land, i Flemingfjorden. Vi var først innom Kong Oskar-fjorden , men fann ikkje høveleg plass der. I Flemingfjorden fann den danske leiaren ein plass han var fornøgd med. Basen vart lagt ikkje langt frå munning av fjorden. Eg kan tenke meg det var noko med radioforhold som gjorde at basen vart lagt så langt ute.

Skuta vart lagt for anker og vi starta med lossing. Det å få all utrustning i land vart eit blodslit. Første dagen lasta vi i fangstbåtane og rodde i land. Der var nokså langgrynt, så vi måtte vasse for å få alt på land. Komne i land måtte vi bere alt langt inn på stranda, så langt ut i fjorden ville sjøen gå langt inn over land dersom det vart storm. Derfor måtte all utrustning langt opp over "flodmål".

Trematerial var det første vi tok i land. Det hasta med danskane å få seg opp hus. Materialen var heilt rå, så tung den var å bere! Spesielt var der plankar på fire gangar fire eg huskar. Vi sleit på bord og plankar til vi var hudlause på skuldrene. Må sei vi var glad så mykje av materialen gjekk overbord i stormen. Men danskane måtte nok redusere sin husstørelse.

Mindre enn halvparten av den tremateriale vi tok om bord i Ålesund var igjen. Deltakarane på ekspedisjonen skulle bu i telt til dei hadde fått opp hus. Men dei budde ombord i "Furenak" den tid vi låg der, dei fikk også maten ombord.

Det var tungvint å få utrustning i land med fangstbåtane. Vi fekk lite med oss i gangen og det var tungt å løfte alt opp frå botnen av båten. Det vart bestemt vi skulle lage ein flåte, begge fangstbåtane var surra saman, og vi laga eit dekk av bord og plankar. På den måten vart det mykje lettare for oss. Vi fekk mykje meir med for kvar tur og vi slapp all løfting. Nå var det lett vint å få varene opp på ryggen. Seinare laga vi oss også bårer, så vi slapp å bære alt på ryggen. Vi rigga også til ei line frå skuta til land, så vi halte flåten fram og tilbake. Lossinga gjekk med andre ord lettare etterkvart. Men kolsekkane var tunge å få i land. Vi sleit og bar så det verka i armene. Spøken var at armene var så lange vi kunne tørke oss i rumpa med albuen.

Lossinga starta så snart det var lyst og vi heldt på til det vart mørkt. Om natta måtte vi gå vakt, fire matrosar delte natta. Ein mann på vakt og dei tre andre i køya. De fire danskane som skulle overvintre var travelt opp med bygging av hus og andre forberedelse for vinteren. Han som vart kalla baronen gjekk berre rundt og var storkar.

Då vi etter mange og tunge dagar var ferdig med lossinga gjekk vi tilbake til Kong-Oskarfjord for å fylle vatn. Vi fann ein bekk som danna ein foss ikkje langt frå fjøra, der var nokså dypt helt inn til fossen. Ein plass heilt ideell for å fylle vann.

Fangstbåten vart låra og vi tok med tomtønner og rodde i land. I den fossen vart så tønnene fylt, og vi rodde om bord med dei. Der vart vatnet fylt ned på ferskvatn tanken. Vi måtte ro mange vendingar før vi hadde nok vatn for heimturen. Det gjekk mykje av dagen før vi hadde nok vatn.

Ferdig med fylling av ferskvatn tok vi eit slag innover fjorden og leita etter moskusdyr. Vi såg ein flokk som beita ikkje langt frå fjorden. Der var nokre vaksne dyr og kalvar, der var ingen vaksne oksar. Moskusdyr er lette å jakte på, når dei føler seg trua dannar dei karré. Kalvane blir plassert i midten og dei vaksne dyra står med baken mot kalvane og hovudet utover. Dette er effektivt mot ulv. Men mot skytevåpen hjelper ein slik forsvarsring lite. Denne flokken var for liten til å danne ein effektiv forsvarsring. Dei vaksne dyra danna front mot oss, men dei forsøkte ikkje å flykte.

Vi skaut heile flokken, trur det var fire vaksne og to kalvar. Skyting og flåing gjekk fort og greitt. Det var verre å få kjøtet om bord, vi måtte bære alt ned til fjøra og få det om bord i fangstbåten. Det var ikkje så særleg langt til båten, kan tenke med mellom to og tre tusen meter. Men kjøtbørene vart tunge før vi nådde båten. Vi måtte naturlegvis gå mange vnder før alt kjøtet var om bord.



*Mannskapet på moskusjakt.*

Eg huskar spesielt skinna, dei var tunge. Det var to skinn "baronen" ville stoppe ut. På dei skinne måtte vi la hovudet vere på plass, berre hovudet var eit "løft". All innmat og slikt låg igjen.

Då vi hadde fått kjøtet ombord, gjorde vi skuta sjøklar. Vi tok kol opp frå rommet og fylte kolbaksane, lukene vart skalka og alt gjort klart for heimtur. Men då vi var komne så langt begynte "baronen" å føle ank for dei som skulle overvintre. Han forslo vi skulle overlata litt av kjøtet til dei danskane som var igjen på Grønland. Vi gjekk derfor tilbake til Flemmingfjorden. Men då vi kom til stasjonen var det uråd og lande der stasjonen var lagt. Det var ikkje noko særleg vind eller sjø, men stasjonen låg utsett til. Vi var i rope kontakt med folka i land, men å lande var ikkje muleg. Vi (mannskapet) trudde vi skulle få behalde alt kjøtet sjølve. Men skipperen fann på vi kunne la ei line drive i land. Det vart gjort og danskane halte i land nesten halvparten av moskus kjøtet. Då dette var gjort tok vi farvel med tre støyt i fløyta og stakk til havs.

Heimturen gjekk fint, vi hadde godt ver heile overfarta. Eg er ikkje sikker på kvar vi kom inn. Held mest på Vestfjorden, vi hadde land på babord heile vegen innover. Det var nok lofotveggen eg såg.

På turen sørover gjekk vi til kai i Rørvik, skipperen var i land og telefonerte til rederen. Elling Aarset var nok glad vi var komne til Noreg, han visste då at "Veslekari" var oppbrakt. Turen med "Furenak" hadde teke lenger tid enn vanleg, så han var nok glad for denne telefonen. "Furenak" hadde ikkje radiotelefoni den tid. Der i Rørvik la vi for første gang merke til at jentene var begynt å gå saman med tyske soldatar.

Turen vidare til Ålesund gjekk fort og greitt. Vi kom til Ålesund ein laurdag, kan ikkje huske dato, men vil tippe 22/23. september. Vi var avmønstra 30. september, då var skuta tømmt og alt utstyr på plass i sjøbua. Kan tenke meg vi brukte ei lita vike til dette.

Det må vel vere rett å sei litt om dei danske som var med på denne ekspedisjonen. Vi held dei ikkje for å vere nazistar "Baronen" som var leder for ekspedisjonen var vi litt usikker på, men vi snakka fritt og open også med han. Det er nok rett å legge til at han låg så langt over oss at kontakten var dårleg. Vi hadde det inntrykk at han var ein klok og belest mann. Han som var leder for overvintringane hadde overvintra på Grønland før. Vi kalla han for eskimoen, danskane kalla han også for det. Men helst når han ikkje høyrde på. .

Fleire år etter krigen møtte eg bestmannen (Bernt Brandal). Vi snakka om turen med "Furenak" til Øst- Grønland. Naturlegvis kom vi inn på det stygge brottet vi fekk over skuta. Bernt Brandal meinte sjøen braut ut i høgd med salingshornet. Ole Vartdal som var saman med bestmannen i rorhuset sa brottet i alle fall var høgare enn styrehustaket.

Ja, dette er slik eg huskar denne turen. Det er ting som ligg 45 år tilbake i tid, men ting som hender i ung alder sit i minnet.

Berre for ordens skyld: Danskane vart tekne av "Fridtjof Nansen" nokre få dagar etter vi hadde reist frå Grønland. Vi unge om bord meinte det var synd "Fridtjof Nansen" ikkje kom nokre dagar tidlegare!

Langesund 14. januar 1986  
Helge Ødegård.

## NOKRE AV ÅRETS POLARBØKER

Nordvestpassasjen : 100 år etter Roald Amundsen av Randulf Valle og Bengt Egil Rot  
Pris: kr 348,- ISBN: 8291495300, Friluftsförl., 2004, 176 s.

Handlar om 400 år med spenningsmetta ekspedisjoner og ein skitur forfatarane gjennomførte i same områda.

\*\*\*\*

Blant Nordpolens naboer av Eivind Astrup, Th. Holmboe (illustratör) , kr 299,-  
ISBN: 8248904571, Kagge forlag, 2004

Boka handlar om den unge polfareren sine opplevingar på Grønland på 1800-talet. Eivind Astrup fortel om dei to ekspedisjonane han deltok i, dei innfødde sine leveveger og kultur, jakttradisjonar og reisa til Melville-bukta.

\*\*\*\*

Den siste reisen av Robert Falcon Scott, kr 349,- ISBN: 8248904598, Kagge forlag, 2004  
Kaptein Scott leia to ekspedisjonar til Antarktis. I dagboka følgjer lesaren Scott og førebuingane hans på New Zealand fram til dei siste nedteikningane torsdag 29. mars 1912. To måneder etter at han og ekspedisjonen nådde Sørpolen 17. januar 1912 frys han og ekspedisjonen i hel berre 18 kilometer frå basecamp .

\*\*\*\*

Svalbard og dyreliv i polare hav av Bjørn Gulliksen, Erling Svensen (fotograf). kr 348,-  
ISBN: 8292496173, Kom forlag, 2004

Eigenskapar og særtrekk ved det marine dyre- og plantelivet og det fysiske havmiljøet i fjordane på Svalbard og kystfarvatna kring øygruppa vert presentert i boka. Marine verneområde, menneskelege aktivitetar som fangst og fiske, ei samanlikning av dei marine miljøa i Arktis og Antarktis og korleis klimaforandringane vi no ser verkar inn på dei marine organismene i nordområda, er også emne som vert drøfta i boka.

\*\*\*\*

En afrikaner på Grønland av Tété-Michel Kpomassie, kr 328,-  
ISBN: 8203207928, Aschehoug, 2004, 268 s.

Forfattaren veks opp i det vestafrikanske landet Togo og er 16 år då han kjem over ei bok om Grønland. 8 år seinare står han på dekket til ein båt som legg til på sørkysten av Grønland. Forfattaren gir et bilde av grønlandsk dagligliv på 1960-talet.

\*\*\*\*

Bondefanget doktor i Kings Bay av Kjell Aas , kr 300,- , ISBN: 8230000611, Kolofon forlag, 2004.



Forfattaren fortel om då han vart "bondefanga" til å ta jobb som dokter på Svalbard. Etter ein forferdeleg tur med DS Jakob Kjøde kjem han og kona, Siri, til Ny-Ålesund, ein grå, kald og skiten stad. Etter kvart finn dei seg til rette i dette samfunnet midt i den vakre naturen med alle raritetar, manglar og gruvekultur.

\*\*\*\*\*

Fiske og fangst av Reidulf Frøysa. Inneheld mellom anna 227 fotografi.

Handlar om fiske og fangst langs norskekysten, ved Island, på Grønland og i Kvitsjøen.

\*\*\*\*\*

Norsk polarhistorie. Bd. 1-3, redaktørar: Einar-Arne Drivenes og Harald Dag Jølle  
ISBN: 8205328226, Gyldendal

Verket er eit pionérarbeid og gir ei samla framstilling av norsk polarhistorie både i Arktis og Antarktis. Det handlar om ekspedisjonane, den vitenskapelige utforskinga, næringsverksemda og dei politiske sidene av saka, frå slutten av 1600-talet og fram til i dag. Forfattarane legg vekt på norske forhold, men tinga er sett inn i et eit internasjonalt perspektiv.

---

## **Moderne båthus til Aarvak.**

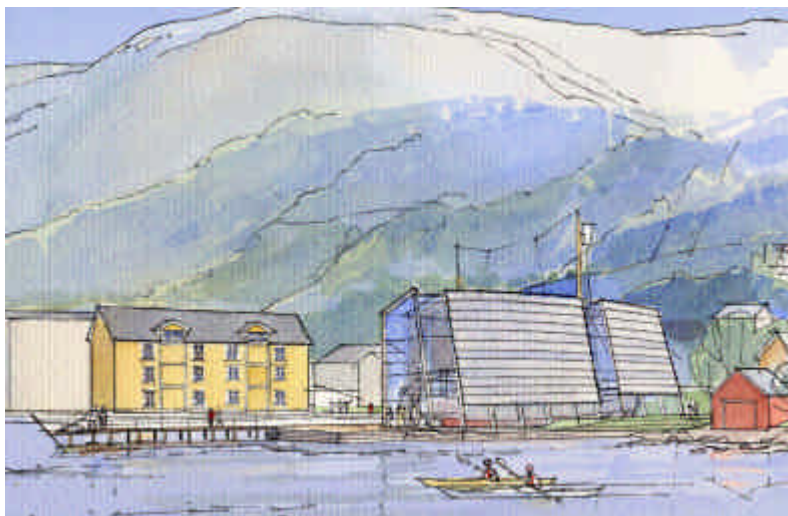
Av Webjørn Landmark

Løysinga på bygget som skal verne Aarvak har vore klart ei stund. Hareid kommune og fylkeskonservator godkjente teikningane i september. Det blir eit moderne bygg med mykje glas som skal verne og skape interesse rundt den verna skuta. Huset blir omlag 13 meter høgt og får ei grunnflate på godt og vel 500 kvm.

Dette er først og fremst eit vernebygg, men vil også gi rom til formiddling og utstillingar.

Bygget vil gi Brandal, Ishavsmuseet og heile regionen, ein langt større tyngde som attraksjon ovanfor besøkande. Dette vil verte eit verdig minnesmerke for heile sørlandet, og vil i lag med Ishavsmuseet bli unikt i landssamanheng.

Det Kongelege Norske Kyrkje og Kulturdepartement er einige med oss i dette, og har vore med å løyvt 3,5 mill kr. til prosjektet som har ein totalkostnad på 6,5 mill. Målsetjinga er og få fullfinasert heile bygget i løpet av vinteren og våren 2005, for byggstart hausten 2005. No i desember og januar blir det jobba med detaljteikningar av huset.



# B

PORTO  
BETALT  
P.P  
AVTALE  
617108/7

## Helsing til Isflaket.

Redaksjonen for Isflaket har blad nr 4 for året klart, og godt er det. Det er snart jul!  
Vi har mange ting å gle oss over ved museet i disse dagar.

Ishavsmuseets venner har vore med på forskjellige ting som vi er meir eller mindre stolte av.  
Ein ting vi er svært glade for, og også litt stolte over, er at Isflaket framleis er fullt oppegående, og kjem med stadig nye og svært leseverdige utgåver.

Første utgåve kom i 1999. Vi takkar redaktøren og hans stab for eit nytt flott blad, og vonar på mange fleire.

I haust blei det kjent at første del av finansieringa til eit vernebygg over ishavsskuta Aarvak er på plass. Vi gler oss i lag med styret for museet og andre gode krefter, som har arbeidd så iherdig og målretta for dette.

Skulpturen "Ishavskjerringa", som Oleif Eiken har sett seg i spissen for, nærmar seg sluttfinansiering, og kunstnaren lovar skulpturen ferdig til summaren 2005.

Endelig har øvste delen av masta og tønna, tilhøyrande ishavsskuta "Polaris" kome til Brandal. Denne blei berga frå opphogging i Danmark og vil bli sett i stand slik den var, og bli reist ved museet.

Både Ishavskjerringa og "Polaristønna" vil bli glimrande bidrag til den dramatiske historia Ishavsmuseet er ein berar av.

Med desse enkle orda takkar eg for meg, med ynskje om ei fredfull og god jul, og eit godt nytt år.

Johan Ole Brandal  
Leiar i Ishavsmuseets Venner.

---

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:



**N-6063 Hjørungavåg Telefon: +47 70 03 70 00**

**Telefaks: +47 70 03 70 01**

**Internet: <http://www.dimo.no>**