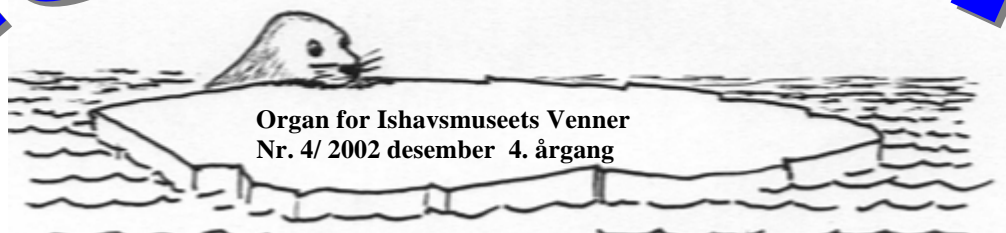


ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 4/ 2002 desember 4. årgang

Kjære lesar.

Året 2002 går mot slutten, og også i denne årets siste utgåve av Isflaket er vi temaorientert. Som hovedtema har vi denne gongen valgt å rette blikket mot Aust-Grønland som vi finn spesielt interessant sett frå ein nasjonal ståstad. Som alle veit har Norge hatt sine kontroversar med våre gode grannar i sør, danskane, om råderetten over visse landområde på Aust-Grønland.

Dette er no historie og danskane sin suverenitet over desse områda er fastsett, men det er ikkje til hinder for at vi både har lyst til å lese og lære meir om landet og forholda der. Til denne utgåva av bladet har vi hatt eit kanskje litt uvanleg luksusproblem. Den tilsende stoffmengda har blitt så omfattande at vi ser oss nøydde til å gjere eit utvalg. Det betyr ikkje at det stoffet som ikkje er med denne gongen er uaktuelt.

Redaksjonskomiteen lovar at meir om same tema skal kome i eit seinare nummer, kanskje allereide i neste utgåve som kjem ut på våren. I mens må det stoffet som vi ikkje fekk med no, ligge å godgjere seg. Av bidragsytarar vil eg denne gongen spesielt nemne Jostein Hovland og Ivar Ytreland.

Vi takker dei for svært interessante artikler om vårt hovedtema. Ellers retter vi ei takk til alle som har sendt oss stoff til denne utgåva, og som ellers gjennom året har sendt oss sine bidrag.

Vi i redaksjonskomiteen ynskjer alle lesarar ei God Jul, og eit Godt Nytt År og ser fram til eit like godt samarbeid i året 2003.

Andreas Ringstad
-redaktør-

ÅRETS JULEGÅVE!!
NY BOK FRÅ
ISHAVSMUSEET!!

"Når storstormen rasar"
Meir enn 200 sider dramatisk polar
og sjøfartshistorie. Kr. 298,-
Du får ho i bokhandelen, eller du
bestiller frå Ishavsmuseet.
Tlf. 700 92 004 Fax 700 92 005



Styret i Ishavsmuseets Venner:

Johan Ole Brandal - formann, Greta Kirkebø – nestformann, Tor Riise – sekretær,
Hans Petter Brandal, Leif Kristian Brandal, Brit Eilertsen, Ottar M. Brandal.

Isflaket: Andreas Ringstad, Finn Sindre Eliassen og Webjørn Landmark

Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL

Julehelsing til Isflaket.

År 2002 nærmar seg slutten og det er tida for ei lita oppsummering.

Av høgdepunkta i år nemner vi:

- Venneforeininga har fått ny leiar og nytt styre.
- Isflaket har fått ny redaktør og ny redaksjon
- Minnemarkering av katastrofen i 1952, i april månad..
- Skipsdåp i Brandal, då nye M/S Polar Star vart døypt ved museet i juni månad
- Grillfest ved museet i august månad.
- Ishavsfest i samband med Hareidsstemne i oktober. Markering av 1917 forlisa.
- Og no i desember står den tradisjonelle førjulsfesten for døra.

Venneforeinga har fått eit styre som arbeider godt i lag og som har fungert godt i den korte perioden vi har vore i drift.

Isflaket har fått ein svært kompetent redaksjon, med redaktør Andreas Ringstad i spissen.

Saman med seg har han museumsleiar Webjørn Landmark og den kjende skribenten Finn Sindre Eliassen.

Det bladet du held i handa er den andre utgåva frå den nye redaksjonen, og synar at det heldigvis er fleire enn den tidligare redaktøren som er interessert og kan lage godt stoff frå polare strok. Dette er styret i venneforeininga svært glade for.

Årets julenummer er dessutan den største utgåva i Isflaket si historie.

Besøkstala for museet ser ut til å bli omtrent som i fjor, det vil sei ca 4500 besøkande.

Når vi veit at veret i sommar har vore det beste i manns minne, så har vi god grunn til å vere nøgde med besøkstala. Det viser seg nemlig at folk går mindre på museum når veret er fint, enn når vi har vårt meir tradisjonelle gråvær.

Eit anna trekk ved årets sesong er at enkeltturistar aukar, samstundes som lokale turistar minkar. Dette er ikkje uventa, men museet arbeider no med å vedlikehalde og forbetre utstillingane, slik at når våren kjem kan vi by gjestane eit betre og meir komplett museum.

Det blir også arbeidd med å skaffe tak over den gamle ishavsskuta Aarvak, som står på land ved museet.

Vi ventar no på eit siste forslag til overbygg, slik at styret og leiinga ved museet kan ta stilling til kva for eit alternativ ein vil gå for.

Først då kan det søkjast om byggeløyve og offentlig godkjenning, noko som må vere på plass før ein kan søkje om offentlig stønad til oppføring av overbygg over Aarvak.

Dei foreløpige reaksjonane frå offentlig hald er positive, men her skal vi så visst ikkje forskottere noko. Det som likevel er klart er at det hastar med å få skuta under tak, før det er for seint.

Til slutt vil vi nytte høvet til å takke alle som har gitt gjenstandar og gåver til museet, som er med å heve mangfaldet og kvaliteten på samlingane og gjer det mulig å drive museet på ein tilfredsstillande måte.

Vi takkar også alle dei frivillige som så velvillig har vore med å hjulpet oss i arbeidet med museumsdrifta, og spesielt rundt dei store tilstellingane som er nemnde ovanfor.

Takk til alle og God Jul.

Beste helsing Johan Ole & Webjørn



Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL

Alabama ekspedisjonen

Av Jostein Hovland

Det er alltid spennende å gå på besøk i antikvariat – det kan jo tenkes at det fins ei eller anna interessant bok som du kan kjøpe rimelig. Det var under et slikt besøk da jeg leita rundt litt – ikke heilt på måfå – men nesten, at jeg fastna for ei bok som handla om noe virkelig interessant og som jeg dessuten kjente litt til: *TRE AAR PAA GRØNLANDS ØSTKYST* av Ejnar Mikkelsen. Boka var utgitt på forlaget *GYLDENDALSK BOGHANDEL – NORDISK FORLAG – KØBENHAVN og KRISTIANIA – MDCCCCXIII*. Såleis år 1913, et år i den hektiske perioda da fangstfolk frå Norge, og ikkje minst frå Sunnmøre, forsøkte å etablere drivverdige fangststasjonar på Austgrønland.

Jeg åpner boka og det første jeg ser er en dedikasjon, skrevet med sirlig dameskrift:

Til Finn fra Lene.

Utrolig, jeg hadde funnet ei bok som den unge svenske geofysikeren, meteorologen og polarmannen Finn Malmgren hadde fått frå ei dansk dame! Mon tro – hvem kan hun ha vært? Finn Malmgren som var født i Stockholm 1895, var med Roald Amundsen på ekspedisjon med "Maud" og med luftskipet "Norge" fra Ny Ålesund til Alaska 1926. Han var en velmeritert vitenskapsmann med spesialkunnskaper både i praktisk og teoretisk arktisk meteorologi da han blei rekruttert av Umberto Nobile for å delta i ekspedisjonen med luftskipet "Italia". Malmgren var den som så tragisk omkom på isen da han etter at "Italia" havererte nord for Spitsbergen i mai 1928 forsøkte å gå over isen sammen med to italienerer for å få hjelp.

Nå vel, å finne ei bok med denne dedikasjonen var sjølsagt interessant – men ennå meir fasinerende var innholdet i boka. Det handla nemlig ikkje mindre enn om den fantastiske – ja nesten utrolige – beretningen som lederen av den i Norge velkjente danske Alabama-ekspedisjonen skreiv etter at han og Iver P. Iversen til slutt – etter to år – blei redda av selfangere frå Tjørnvåg i 1912!

Danmark ekspedisjonen

For å få perspektiv på denne historia, får jeg begynne noen år tidligere: 1906. Den 24 juni det året avgikk stimbarken "Danmark" fra København med kurs mot Grønland. "Danmark" var det tidlige relativt store fangstfartøyet "Magdalena" frå Tønsberg som danskene kjøpte og døpte om. Det var en påkosta og ambisiøs dansk ekspedisjon som la ut. Den hadde som primær oppgave å kartlegge den kyststrekninga på nordaustlandet som da ennå var ukjent land – mellom cirka 78° og 82° N. Lenger nord hadde den amerikanske polarmannen Robert E Peary i 1900 besøkt landet nordfrå, sør til 82° N og nord til 78° N hadde hertugen av Orléans besøkt landet år 1905... En sekundær oppgave som imidlertid ikke fins dokumentert, var kanskje at Danmark med ekspedisjonen i 1906 også ville markere sin virkelige interesse for Grønland så langt mot nord, et land som de jo hadde fått ansvaret for da unionen Norge-Danmark blei oppløst etter Napoleonskrigene år 1814... Odd Volla har i sin bok "Ishavs fart" framført lignende tanker (s 153-155).

"Danmark" seilte langs austkysten, nordover til Kap Bismarck der ekspedisjonen tok vinterhavn i midten av august, inne i ei lun vik på 76,76° (76° 46') N. Stedet blei

ekspedisjonens base og vika døpt til Danmark Havn. Kartlegginga mot nord starta i mars 1907 da fire grupper med hunder, sleder og nødvendig utstyr forlot basen.

Ludvig Mylius-Erichsen som var Danmark-ekspedisjonens leder, hadde ansvar for den ene gruppen. Med seg i den gruppa hadde han Niels Peter Høeg-Hagen og Jørgen Brønlund. Under sommeren kom tre av gruppene tilbake til basen i vel behold, men ikke Mylius-Erichsens gruppe. Tidlig våren 1908 fant ei gruppe under ledelse av Johan Peter Kock bevis for at alle tre hadde omkommet. Kocks gruppe fant Brønlund død på 79,13° (79° 08') N. Der fant dei også Brønlunds dagbok og en kort rapport eller beskjed om at dei to andre var døde.

I Danmark var dei våren 1908 alvorlig bekymra da dei ikke hadde fått livstegn på to år frå Danmark-ekspedisjonen. Den danske konsulen i Ålesund, P J Sandvig, fikk derfor i oppgave å be tre norske selfangstskuter holde utkik etter "Danmark". Skutene – alle tre små seilskuter uten maskin – "Sjøblomsten", skipper Paul Lillenes – "Havfruen", skipper Laurits S Brandal og "Vesterisen", skipper Peder Trandal – fikk dessuten med seg hver sin postsekk til "Danmark". Skutene gikk sammen om å leite etter "Danmark". Etter en god del strev og bailing i isen nordover langs kysten, kom dei i begynnelsen av juli så langt nord som til Kap Bismarck og oppdaga "Danmark" som da lå fast i isen inne i vinterhavna. Knut Vartdal som da var skytter på "Havfruen" har fortalt om dette møtet til Odd Volla (side 149 i boka Ishavsfort). Ei tid litt seinare på ettersommeren det året kom "Danmark" seg imidlertid fri frå isen og kunne seile heim av egen kraft.

Dei tre sunnmørsskutene holdt lag da dei seilte heim frå Grønland og alle tre innklarerte i Ålesund den 4 august. Det var sjølsagt stor sensasjon det dei hadde å fortelle om Danmark-ekspedisjonen og om stimbarken "Danmark". Uten tvil gikk telegramtrådene varme fram og tilbake mellom Ålesund og København. Besetningene på dei tre skutene blei behørig feira og mannskapet fekk 2000 kroner på deling. Skipperne blei spesielt belønna, dei fikk hver sitt dobbelkapsla gullur med inskripsjon som takk frå den danske regjeringa.

Anm. Når jeg skriver dette er det noe uklart for meg hvem som var skipper på "Sjøblomsten" denne turen. Ved innklareringa i Ålesund 4 august står Johan Sandvik som skipper, men andre kilder oppgir at Paul Lillenes var skipper.

Gjennom god kontakt med Sigbjørn J Brandal som er sønnesønn til Laurits Brandal – *Smotte-Laurits* som han blei kalla da jeg som barn heime i Brandal blei kjent med Laurits – har jeg fått noen fine fotografier av dette interessante uret. Jeg håper det går bra å reproducere fotografiene i "Isflaket".

Første etappe av Alabama ekspedisjonen – mot Grønland

Den store glede og lettelse som danskene kjente da "Danmark" kom velbeholdt tilbake til København, kunne ikke skjule den sorg som de kjente over at ekspedisjonslederen Ludvig Mylius-Erichsen samt Jørgen Brønlund og Niels Peter Høeg-Hagen hadde forulykka. En god del av det materiale som disse tre hade samla våren og sommeren 1907, blant anna dagbøker og kartografiske observasjonsbøker, var borte.

Det blei derfor bestemt at det skulle sendes en ny dansk ekspedisjon i et forsøk å bringe nærmere klarhet i skjebnen til dei tre som hadde omkommet samt å forsøke og finne dagbøkene. Men det hasta. Sjef for denne ekspedisjonen som skulle avgå allerede tidlig neste år – 1909 – blei Ejnar Mikkelsen. Etter at det var klart med finansiering, blei den vesle Hardanger-jakta "Alabama" på ca 40 tonn kjøpt i Stavanger i mars 1909. Dette var ei ganske

normal seilskute som opprinnelig ikke var konstruert for å gå i is. Jakta måtte derfor forsterkes så godt dette var mulig og en oppfyringsmotor blei dessuten innstallert.

Alt dette tok naturligvis tid og først den 20 juni avseilte "Alabama" frå Danmark. Første stopp var Færøyane der ekspedisjonen skulle hente hunder som etter planen skulle komme dit frå Grönland med "Hans Egede". Det viste seg at alle hundene var sjuke. Dei som ikke hade dødt måtte derfor avlives. Avreise så frå Thorshavn den 13 juli, via Island den 20 juli til Angmagssalik den 29 juli for å skaffe hunder. Men å kjøpe 47 nye hunder var ikke så helt enkelt. Det krevde blant anna forhandling med mange forskjellige selgere og det tok tid. Deretter seilte "Alabama" tilbake til Island og kom dit den 4 august. Maskinisten hadde nemlig blitt alvorlig syk og "Alabama" måtte få ny mann i maskinen. Det ordna seg, Iver P. Iversen blei den nye maskinisten. Det skal snart vise seg at han og Mikkelsen blir hovedpersoner i den delen av ekspedisjonen som får et dramatisk forløp.

Besøket på Island, sammen med kjøpet av hunder, resulterte imidlertid at først den 7 august kunne dei frå Alabamas dekk se Islands konturer synke i havet akterut. Deretter seilas mot nord til dei først den 17. august kunne gå inn i isen. Nå, alle som har gått i is med ei relativ svak lita treskute med seil og liten motor kan fortelle at det har sine sider. Isen er normalt i stadig rørelse. Snart ser du på avstand ei åpen renne mellom isflaka som like etter er på vei å gå sammen igjen. Så kommer skuta litt i le av ei noe større flore som kan følges noen timer før pakkisen tar over kommandoen igjen.

Etter 36 timers anstrengende bauing og seilas i isen uten pause, nådde "Alabama" til slutt åpent hav og da dei så på avstand kunne peile ei av Pendulum-øyane som ligger på 74,63° N (74° 38' N), fortøyde dei skuta ved ei flore for å puste ut. Der fikk dei besøk av sunnmörsskuta "Herkules" der Knut Olsen var skipper. Han kunne fortelle danskene at det var nesten isfritt inne under land og at det derfor burde være mulig å nå så langt nord som til Danmark Havn før høsten med kulde og is kom for alvor. "Herkules" tok med post til Danmark via Ålesund.

Oppigga av den gode ismeldinga og det for tilfellet gode været, seiler så "Alabama" inn gjennom den relativ åpne pakkisen. Det går bra i begynnelsen men etter 4 døgn blir isen tett og det blåser opp samtidig som tynn nyis legger hinder i veien – det blir til slutt tverstopp. Når isen deretter begynner å skrue for alvor, blir situasjonen ganske kritisk, spesielt akter om "Alabama", der isen presser på inn mot og under skuta. Men isen slakker etter noen timer og skuta kommer laus. Motoren startes og dei går for full kraft inn mot åpent vatn nærmere land. Skruinga kommer imidlertid igjen og denne gangen blir det virkelig kritisk. Skuta blir oppskrua og veltes noe inn over isen og propellakselen blir böyd. Isen slakker igjen men akselen må rettes för dei kan fortsette. Nå vel, propellakselen blir reparert og til slutt når dei åpent vatn inne ved kysten, litt sør for Shannon. "Alabama" fortsetter i landråka men ved nordaustkysten av Shannon innser dei at det kan bli vanskelig å komme nord til Danmark Havn. Dei går inn til land ved Kapp Sussi på 75,28°N (75° 17'N) den 25 august og håper at isen skal slakke. Når så ikke skjer, haler dei "Alabama" inn til land, fortöyer henne forsvarlig og tar vinterhavn der den 27 august.

Det var ikke ei perfekt vinterhavn og det var naturligvis en besvikelse at dei ikke kunne komme lenger nord. Luftveien mellom Kap Sussi på Shannon og Danmark Havn ved Kapp Bismark er rundt regna 52 distansminutt – eller omtrent 97 km.



Alabama i vinterhavna ved Kapp Sussi

Andre etappe – sledeturen til Lamberts Land høsten 1909

Den 25 september starter tre deltagere – Ejnar Mikkelsen, Carl H. Jørgensen og Iver P. Iversen – ekspedisjonens første tur nordover langs kysten. Målet er å nå nord til Jørgen Brønlands grav på $79,15^{\circ}$ N samt å forsøke også å finne noen spor etter Mylius-Erichsen og Høeg-Hagen. Luftveien dit – målt fra vinterhavna på Kap Sussi – er ca 231 distansminutt – omtrent 430 km. Det første etappemålet på turen er Danmark Havn, men det tar sin tid å nå dit. Først den 11 oktober når dei basen. Været på turen er dårlig og så tidlig på høsten er føret usselt. Det er tungt og det tar på kreftene for både karene og hundene å ta seg fram. Dessuten viser flere hunder etter hvert tegn til sykdom og en av hundene dør. Dei tre ekspedisjonsmedlemmene anser at den ensidige tørrfiskdietten bærer skylden for dette så i Danmark Havn raster dei noen dager for at hundene skal få hente krefter og kurere sykdomen med meir variert kost. Deretter kjemper dei seg nordover, dag for dag og den 1. november når dei fram til Brønlands grav som ligger like ved kysten i Lamberts Land, vest for Norskeøyane. Dei undersøker plassen nærmere, men finner bare noen skisser fra Mylius-Erichsen og Høeg-Hagen samt en enkel tegning fra Danmark Fjord, der Mylius-Erichsen hadde vært stasjonert sommeren 1907. Mikkelsen skriver i sin bok:

”Det er et uhyggeligt Sted. Vinden piber sagte omkring en fremspringende Sten, og hans sidste Dage maa ha været frygtelige, ubeskyttet som han var mot Vinden og Kulden”.

Dei undersøker deretter rundt i terrenget etter eventuelle spor etter Mylius-Erichsen og Høeg-Hagen, dels rundt grava og dels ved en isbre noe lenger nord. Men dei finner ikke noe. En siste gang ordnes så Jørgen Brønlands grav før dei den 4 november drar sørover mot vinterhavna på Kapp Sussi.

En tung og besværlig retur til Kapp Susi

Føret var vanskelig og når dessuten matrasjonene etter hvert blei minimale til både hunder og menn var det ekstra tungt. En dag døde fire hunder. Det blei litt bedre da dei til slutt nådde et nordlig reserve-depot, men dei var rett så utmatta da dei etter 18 dagers slit til slutt nådde Danmark Havn den 22 november. Der fant dei både varme, tørre klær og mat.

For å få et noenlunde realistisk bilde av hvor vanskelig situasjonen etter hvert blei på den fortsatte turen sørover frå Danmark Havn, velger jeg å sitere Mikkelsen. I sin bok skriver han følgende, som jeg har forsøkt å oversette så noenlunde til norsk:

”Det er fantastisk at igjen være i et lyst og varmt rom, deilig er det at få en stor kopp varm kaffe, men herligst er det at hale av det våte tøyet og krype ned i tørre soveposer. To ganger for dagen koker vi mat til våre kjære trekkdyr og resultatet er godt. De blir tykke, halene løftes og øynene får igjen noe av den varme glansen. Men det koster oss arbeid – det tar to timer å koke mat både morgen og kveld, rent bortsett fra den tid det tar å fore dem. Det siste er nesten det værste, for de kan ikke fores ute. De må inn i huset, to eller tre i gangen. Så snart en sledehund ikke holder på å dø av sult må han nemlig slåss med sine naboer. Det er forbalt vanskelig å opprettholde ro og orden selv om vi etter hvert får god trening.

De tre dagene som vi hade regnet med går og vi må komme oss i vei. Vi må vente ennå en dag. Og den ekstra dagen blir to og de to til fire og vi sitter fast for ute raser uværet – det blåser og det sner så vi kan ikke se noen ting for snekaven. Det er godt å være i hus – men hvordan kommer vi hjem.

Det går faktisk 6 dager før det blir mulig å starte. Dagene har blitt så fortvilt korte. Måne har vi ikke så vi må klare oss med det svake skumringslyset, hvordan det nå skal være mulig. Mon tro hvor lang blir reisen?

Vi kommer oss i vei først den 2 desember. Sneen ligger dyp og blöt og vi synker til knærne for vi har ikke trugene – dem har vi etterlatt i depoet, så nå får vi lide for vårt lettsinne. Turen begynner så uheldig som mulig, for Jörgensen forfryser begge føttene, sannsynligvis fordi kamikene har krympet så pass mye under tørkingen at det er vanskelig å få nok sennegress i dem. Hade sneen vært hård, hade det kanskje ikke vært så farlig, men det er kaldt å pulse i blöt dysne og vi fryser alle tre mer enn vi pleier. I to dager ligger vi fast på grunn av storm før vi kan fortsette. Men lykken står oss ikke bi – sneen var dyp da vi startet og dypere har den blitt og de to stormdagene har gjort det ennu værre, for nå har det blitt skareføre. Skaren er imidlertid så tynn at den ikke kan bære hverken slede eller hunder. Føret blir dobbelt tungt!.

Du gode gud hvor vi sliter! Og dersom vi i mørkret kommer inn mellom skrugarder, er det riktig galt for der ligger sneen i meterdype driver som vi må grave oss og sleden gjennom. To hunder dør av overanstrengelse og da vi endelig – etter to og en halv times slit – kommer forbi skrugarden som bare er 300 meter bred, begynner slitet for alvor. Sleden går som en sneplog i den dype sneen og ved siden av sleden vader vi, halende eller skubbende så godt vi kan.

Hvert tiende minutt må vi stanse, ikke bare for vår egen men også for hundenes skyld. Dyr og mennesker er like trette og lengter kun etter hvile. Vi legger oss på sleden og stirrer opp mot den mørke, nesten sorte himmel hvor vi til og med midt på dagen kan se mengder av stjerner.

Og så snart vi er uthvilte – nei utpustet – fortsetter vi gjennom dypsneen, halende eller skubbende mens vi tenker på neste pusterom.

Minst tre ganger på ti minutter ser jeg på klokken. Ja, dette er slit. Og enda er vi to andre godt farne sammenlignet med Jörgensen, som til tross for sine hovne og smertefulle føtter arbeider, arbeider som vi andre to uten å kny. Men vi må lette sledene. Vi finner et isfjell der vi kan legge et depot og så kjører vi videre inn i mørkret, gjennom den dype sneen, trette og utslitte og med hunder som er halvdøde av sult, kulde og overanstrengelse.

Til slutt når vi fastlandet ved Djevlskapp og det værste skulle være overstått. Nå kan vi kjøre langs land hvor isen kan være isfri. Der får vi et par gode dager, gode ihvertfall sammenlignet med de tidligere dagene og med hensyn til føret, men dårlige når vi tar været i betraktelse. For det er uro i luften, med kraftig vind annenhver dag. Utfor Bessel-bukta får vi to liggedager.

Merknad [JH1]:

De er kjedelige de dagene vi tilbringer i teltet! Lys må vi spare på så vi ligger i mørke hele tiden. Proviand har vi ikke nøy av så vi tør ikke spise så mye vi lyster. Beholdningen av petroleum kommer også å ta slutt om dette været eller føret fortsetter. Vi kan derfor heller ikke få det varmt i teltet og når dessuten soveposene ennå en gang har blitt våte, er det forståelig at humøret er trist. Vi ligger alle tre hver for seg og sysler med bekymringsfulle tanker.

Hundene kan snart ikke mer og en halv dag har vi fått köre Bastard på sleden. Så tar vi den inn i teltet og forsøker friste den til å spise, men den vil bare ha hvile og varme. Varmen finner den hos Jörgensen for den kryper opp på hans sovepose og legger seg tett inntil . Jörgensen som selv er invalid, sitter med den døende hunden i sine armer til langt på kveld. Så legger han Bastard ned i et hjørne av teltet – der ligger den død neste morgen og Tæven inntar den ledige plassen i teltet. Jeg gir Iversen rett – nå går det til helvete!”

Nå vel, riktig så galt går det nå ikke. Dei tre fortsetter å kjempe og kommer til slutt – gjennomvåte og helt utslitte – fram til vinterhavna og ”Alabama” den 15 desember. Mikkelsen avslutter delen om sledeturen hösten 1909 på denne måten i boka:

”Ja, det er deilig å være hjemme igjen, herlig å få noe ordentlig å spise og allermest vidunderlig å strekke sine stive lemmer i en varm og tørr köye!”

Jula 1909 som står for døra og den blir feira på beste måte. Men det er åpenbart at Jörgensen lider merkbart av forfrysinga. Han får all den pleie som er mulig, men skadene er alvorlige og det kommer å ta lang tid før smertene gir seg og han så noenlunde friskner til.

Tredje etappe – Mikkelsen og Iversen starter sin andre reise mot nord

Like over jul 1909 begynner forberedelsene for neste slede-ekspedisjon, mot Danmark Fjord. Hensikten er å leite etter eventuelle dokument søm Brønlund, Høeg-Hagen og Mylius-Erichsen kan ha gjemt der, i varder eller lignende.

I disse forberedelsene inngår også å legge ut et reservedepot omtrent halveis til Kapp Bismarck, ved Besselbukta på ca 76°N. Det blei ordna av Iversen sammen med tre av staben i vinterhavna, Wilhelm Laub, Georg Poulsen og Carl Unger.

Forberedelsene blir ferdige i slutten av februar og den 3. mars 1910 drar Mikkelsen og Iversen i vei nordover. Ei gruppe med Wilhelm Laub, Georg Poulsen og Hans P Olsen gjør dem selskap. Den 10. april tar gruppene farvel av hverandre. Deretter fortsetter Mikkelsen og Iversen alene. Den siste dagen gruppene er sammen, den 10. april, har Laub og Mikkelsen en lang og alvorlig samtale med hverandre. Den handler om den lange og risikofylte tur som nå venter Mikkelsen og Iversen. Kort sammenfattet går samtalen ut på at Mikkelsen ber om at det ikke bør startes noen leteaksjon om Iversen og han ikke kommer tilbake til basen ved Kapp Sussi i tid, ja sogar at Laub og resten av mannskapet skal reise hjem om dei får skipsleilighet. Mikkelsen skriver blant anna dette i sin bok:

”...vi er enige om at anmode Komitéen om at lade os sejle vor egen Sö og ikke göre sig noen Ulejlighed med at faa fat paa os igen, for kommer vi ikke hjem med ”Alabama” i Aar, kommer vi nok med en Sælfanger til næste Aar – at söge efter os, hvis vi ikke kommer hjem med det første Skib, der kommer til Shannon Öen efter ”Alabama”s Afrejse, vil være lige saa omsonst som at söge efter en Naal i en Höstak.”

Etter at dei har skilt lag, skal Laub og hans gruppe etter planen forsøke å kjøre mot vest, over innlands-isen mot Grønlands vestkyst. Dette viser seg å være umulig og derfor drar dei tilbake til ”Alabama” via Kapp Bismarck. Da Laub og hans menn endelig – etter den ca tre måneder lange turen – kommer tilbake til vinterhavna på Kapp Sussi den 22 mai, viser det seg at det i mellomtiden har hendt dramatiske saker der.

Alabama forliser- Laubs beretning

Etter at dei to gruppene hadde gitt seg iveri var det bare Carl H. Jørgensen, som ennå ikke var frisk etter de besværlige frostskaedene, og Carl Unger igjen på ”Alabama”. Allerede den 13. mars merka dei at skuta begynte å ta inn unormalt mye vatn. Dei redda så mye som mulig av utstyret på land, samtidig som Unger, som var tømmermann av yrke, begynte å bygge et enkelt telthus av material, seil og anna som dei kunne redde frå skuta. Det provisoriske huset kunne tas i bruk akkurat da vatnet sto så høgt at dei måtte forlate ”Alabama” for siste gang.

I etterhand kan vi konstatere at ”Alabama” opprinnelig nok var for svakt konstruert for gang i isen og at forsterkningene som blei foretatt i Danmark våren 1909 ikke kunne kompensere for det. Den harde medfarta som skuta fikk under skruinga i isen på vei inn mot Grønland, blei sammen med eventuelle sekundære frostskaeder i vinterhavna for mye. En nærmere undersøkelse som Laub og hans menn gjorde viste nemlig at mange spant på babord side var knekte og at masta dessuten hadde glidd av mastfoten og deretter gått gjennom bunnen av skuta.

Dei beste norske ishavsskutene av tre var tett spanta – fullspanta – med bare en smal luftspalte mellom hvert spant. Det var ikke hardangerjakter, ikke ”Alabama” heller. Nå vel, rett mange av dei sterke og velbygde treskutene fikk også gi tapt mot isskruinga. Det hjalp lite at dei var fullspanta når isen fikk godt tak og pressa på.

Da Laub, Poulsen og Olsen kom tilbake til Kapp Sussi, var det bare en ting å gjøre. Nemlig å bygge et så bra hus som mulig av vrakdeler som dei tok frå fordekket på skuta. Men først av alt måtte rapporter om ekspedisjonens prekære situasjon legges i depotene på Shannons syd-austlige pynt og på Bass Rock. Dessuten blei et depot med mat og en kajak plassert på fastlandet til eventuell hjelp for Mikkelsen og Iversen dersom dei kom og fant at det var isfritt mellom Shannon og fastlandet. Laub og Unger starta med disse oppgavene den 1. juni og

arbeidet var ferdig den 16. juni. I depotet på Bass Rock fant dei post som var plassert der vinteren 1906-07 av Danmark Ekspedisjonen.

Laub og Olsen blei deretter engasjert som assistenter med Unger som sjef for husbygget, mens Jørgensen og Poulsen blei stasjonert som observasjonspost på Shannon. Da huset var klart for innflytting den 14. juli, blei Jørgensen og Poulsen avløst av Laub og Unger på Shannon. Den 27. juli kom Vebjørn Landmark dit med "7juni" – han hadde funnet meldinga på Bass Rock. Før Laub og dei andre fire forlot Kapp Sussi ombord i "7juni", plasserte dei en rapport som informasjon til Mikkelsen og Iversen i det nybygde huset. Resten av denne redningen kjenner vi godt til frå det utdrag av Vebjørn Landmarks dagbok som sto i Hareid Historielags årsskriftet 1984 (Hefte nr 10).



Vinterhuset som blei bygget med material frå "Alabama" – telthuset ses i bakkant til venstre

Mikkelsen og Iversen fortsetter sin reise alene mot nord

Etter at Laubs gruppe hadde tatt farvel den 10. april 1910, fortsatte Mikkelsen og Iversen sin reise som planlagt, diagonalt over innlandsisen – mot nordvest til Danmark Fjord. Isen var full av dype bresprekker og farlige snøbruer som måtte forseres. En gang falt en av hundene ned i en dyp kløft og slo ihjel seg, en annen gang er det på håret at en slede skulle forsvinne i ei bresprekk. Dei var også noen ganger så plaga av kraftig motvind at det ikke gikk å kjempe mot, det var bare å ligge i bivuakk til det stilna. Flere steder var breen snøfri og da var det nesten umulig å få fotfeste for såvel hundene som dei to. På slike steder var risikoen dessuten stor for at både sleder og menn skulle rutsje handløst utfor i skrånningene. Dei blei også plaga av snøblindhet.

Nå vel, etter mye tungt slit og strev kom dei den 13. mai fram til bunnen av Danmarks Fjord på ca. 80,4°N (80° 2,4' N) og 32°V. Strekinga frå dei skilte lag med Laubs gruppe den 10. april og fram til fjorden var ca 210 distansminutt eller 390 km – såleis i gjennomsnitt 12 km pr dag. Dagen etter får dei skutt to moskusokser, og får på den måten nødvendig mat både til hundene og seg sjøl.

Det er her i dette området dei kan vente å finne spor etter Mylius-Erichsen, Brønlund og Høeg-Hagen. Som veiledning har dei bare Brønlunds dagbok som ikke er så veldig detaljert. Dei kjører mot nord, langs fjordens vestre strand og speider etter tegn frå Mylius-Erichsens skjebnesvangre besøk 1907. Dei funderer mye på hvilke tanker og problem som den ekspedisjonen kunne ha hatt, Mylius-Erichsens dagbok hadde jo gått tapt. Mikkelsen og Iversen kan ikke slede fort – da kan dei gå glipp av både spor og vilt – matforrådet må nemlig stadig kompletteres.

Så, den 22. mai oppdager dei en mørk flekk som kan være moskus, men som viser seg å være en steinvarde. Innmurt i den ligger en melding fra Mylius-Erichsens besøk på plassen den 12. september 1907. Stedet ligger på 81° 25' N. Mylius-Erichsen skriver:

*”Hagen, Brönlund og undertegnede forlader idag – alle raske – med 1 Slæde og 7 Hunde dette Sted, ”Ulvebakkene” kaldet, for at begynde Hjemrejsen til Skipet, paa det nye, fra idag endelig sikre Islag. Siden vi den 8de August forlod Oversomringslejren, c: 11 danske Mil herfra, har vi maattet slagte 7 Hunde til vor egen og de efterlevende Hundes Ernæring medens vi i 16 Dage laa paa Havisen ½ Mil fra Land, standset af Smeltevande. Endelig den 25 August naaede vi Land og skød 4 Harer. Har siden i smaa Dagsrejser flyttet Teltpladsen ialt c: 8 Mil ind i Danmarks Fjord, stadig hindret i Fremrykning til gunstige Jagtströg af Mildning og ufarbar Nyis og tilsidst af aabent Vand fra Kyst til Kyst. Vandrede til Fods over Fjeldene, fulgt af Hundene endnu 8 Mil videre ind i Fjorden til Sjællands Sletten, skød ialt 15 Rypekyllinger, 15 Harer, 1 Ulv og 8 Moskusokser (2 Tyre, 3 Köer og 3 Kalve), kamperede i en Uge under aaben Himmel, kogte ved Flyde træ, af hvilket vi fandt rigeligt langs Kysten, opfodrede Hundene og bar Köd og Talg her til denne Plads, der er det sydligste Sted i Fjorden, vi har kunnet naa med Slæde. Isen videre ind endnu usikker, havde ellers paatænkt mulig Hjemrejse via Inlandsisen fra Danmarks Fjordens Bund til Fjorden ved 79°N. Brd. Formener at have haft indtil 15°Kulde (Celsius) i sidst forløbne Uge. Medfører paa Slæden Flyde træ til 8 Dages Kogning og over 300 Pd. Köd, der er tilstrækkelig Ernæring til os selv i 16 Dage og til Hundene i 8 Dage. Følger Bugten de c: 36 danske Mil öster ud til Yderkysten, og med Stötte af de der i Foraaret udlagde Depoter samt Björnejagt haaber vi 5 – 6 Uger at kunne naa Skibet i god Behold,
L. Mylius-Erichsen Leder af ”Danmark Expeditionen” ”*

Etter å ha studert og diskutert rapporten, drar Mikkelsen og Iversen nordover mot Mylius-Erichsens sommerleir som dei finner den 26. mai. Der ligger ytterligere en rapport, datert 8. august 1907. I den står blant annet at Mylius-Erichsen og hans to menn hadde vært noe lenger mot vest i Peary Land. På den turen hadde dei oppdaga at Peary-kanalen ikke eksisterte. Den 28. mai nådde Mylius-Erichsen den nordligste punkten under turen, Kapp Riksdagen på ca 82° 04' N og 22° V. Rapporten blei avslutta med noen tekniske opplysninger samt blant annet at ekspedisjonen hadde bestemt seg for å returnere dei ca 125 landmilene til Kapp Bismarck langs austkysten – med eller uten hunder – så snart isen blei brukbar.

Opplysningen om at Peary-kanalen ikke eksisterte ga Mikkelsen og Iversen virkelig noe å tenke på. Det viser seg nemlig at dei nok hadde tenkt å dra ennå lenger mot vest og deretter

returnere på vestsida gjennom Peary-kanalen, for på den måten nå folk tidligere og enklere enn langs austkysten. Lange og mange resonnemang fulgte, men til slutt bestemte dei seg for at deira heimreise også skulle skje sørover langs austkysten.

Mikkelsen og Iversens tur mot sør blir til slutt en knallhard kamp for å overleve

Etter et besøk på Kapp Riksdagen den 27. mai 1910 starter så Mikkelsen og Iversen den lange heimreisa. Jeg har tidligere i denne artikkelen forsøkt, gjennom å sitere Mikkelsen fra reisa til Lamberts land høsten 1909, å beskrive hvor vanskelig og ytterst strevsom slike reiser oftest var. Den nå aktuelle turen blir ennå verre. Sneen er dyp, tung og bløt og det blei ikke lettere å kjøre ute på havis en. Antalet hunder hade ved reisans start blitt redusert til 7 og disse var dessuten utslitte. Mikkelsen og Iversen var avhengig av rikelige matdepoter for å overleve – men dei to første depotene var nesten tomme og dessuten blei Mikkelsen syk.

Først den 20. juni fant dei det depotet som styrmann Thostrup fra Danmark Ekspedisjonen hadde lagt ut for Mylius-Erichsens gruppe på ca 80,16° N (80° 09' N) – ved Mallemukfjellet. Det var vanskelig å finne depotet som viste seg å være urørt. Mylius-Erichsen og hans menn hadde såleis ikke lykkes finne dette depotet, hvilket kanskje var en viktig årsak til gruppens tragiske skjebne. I luftlinje er det snaue 60 distansminutt – ca 110 km – mellom depotet og Brønlands grav. I depotet fant Mikkelsen og Iversen et stort og inneholdsrikt magasin med både næringsrik mat, brensel til kokeapparatet og nye, reine klær. For å samle krefter og for å helbrede Mikkelsens sykdom som nok var skjörbuk, låg dei stasjonert der fram til den 8. juli.

Turen sørover frå Thostrup-depotet blir etter hvert utrolig strevsom. Dei er hele tiden avhengige av å finne mat-depotene som Danmark Ekspedisjonen tidligere hadde lagt ut. Men det viser seg at dei fleste av disse er tomme, eller så godt som tomme. Sannsynligvis har maten i depotene blitt brukt av Danmark Ekspedisjonens folk. Situasjonen blir etterhvert kritisk og dei blir også – som Myllius-Erichsen og hans menn – nødt til å spise hundekjøtt for å overleve. Den arktiske sommeren med snø- og isløsning gir også store problem. Men sommeren der nord er kort – nettene blir etter hvert kalde og hösten nærmer seg fort. Jaktlykka er meir enn dårlig, det er stort sett bare noen få ryper og harer som dei får. Sel fins det godt om langs kysten, men selen er veldig vår og svømmer ut i åpent vatn så snart Mikkelsen eller Iversen nærmer seg. Dei skadeskyter en björn, men den legger også på svøm ut frå land og forsvinner. Til slutt står dei der uten hunder og da blir sleden for tung og må etterlates. Når dei kommer sør til Skjærfjorden som ligger på ca 77,5° N og skal krysse den, blir situasjonen riktig akutt. Dei har nå mat igjen bare til et måltid og midt ute i fjorden må dei etterlate så godt som alt, til og med dagbøkene og andre dokument som mures inn i en steinvarde på et lite skjær.

Frå Skjærfjorden til Kapp Bismarck er det vel 100 km. Den strekninga blir oppdelt i to dagsetapper – men med mat bare for den ene. Da dei til slutt nærmest snubler fram mot Danmark Havn, er det bare med den ytterste viljeanstrengning dei orker å fortsette. Det går til og med så langt at dei har mathallusinasjoner, hvite steiner som dei ser blir i fantasien oppfattet som matpakker som ligger på marka og bare venter på å bli plukka opp. Smertene i dei opphovna beina er dessuten så plagsomme at det er vanskelig å stå. Segneferdige når dei til slutt huset i Danmarkhavn den 18. september 1910.

Etter at ha hvilt der og spist seg opp igjen næringsmessig, forsöker dei å ta seg nord til Skjærfjorden igjen for å hente det som ligger i varden. Men det blir snestorm og föret for tungt. Dei blir nödt til gi opp og returnerer til Danmark Havn.

Nå inntreffer noe, som det etter min mening er litt vanskelig å forstå – det virker som både Mikkelsen og Iversen er helt overbevist om at resten av Alabama-ekspedisjonen fortsatt er stasjonert på Kapp Sussi og bare venter på at dei skal komme sørover dit.

Dette stemmer ikke riktig med den beskjed som Laub fikk av Mikkelsen på innlandsisen den 10 april – at ekspedisjonen ikke skulle ligge på Kapp Sussi under sommeren 1910 og vente på Iversen og Mikkelsen. Kan denne overbevisningen muligens være av psykologisk natur etter det umenneskelige slit som Mikkelsen og Iversen hadde hatt, uten kontakt med andre mennesker i ni måneder?



Iver P. Iversen

Ejnar Mikkelsen

Dette fotografiet tok dei to kameratene av hverandre etter den lange og besværlige reisa, tur-retur til 82° N. Turen varte fra 3. mars til 25. november 1910.

Den andre overvintringen begynner med et trist gjensyn på Kapp Sussi

Den 5. november forlater Mikkelsen og Iversen Danmark Havn og går mot "Alabama"s vinterhavn. Dei kommer dit den 25. november 1910 og regner – som jeg tidligere har nevnt – med et hjertelig gjensyn med sine kamerater. Det blir et kraftig sjokk når dei ser vraket etter "Alabama" og finner det provisoriske vinterhuset tomt for folk – men fullpakka av snø. Snøen hadde fylt huset fullstendig på grunn av at taket hadde blåst bort. Det medfører dessuten at dei ikke finner Laubs rapport. Dei ser vraket, men vet forøvrig absolutt ingen ting om det som har hendt.

Men dei tømmer huset for snø og innretter seg deretter så godt dette er mulig. Under den strenge vinteren som kommer, har Iversen normalt ansvar for kjøkken og mat mens Mikkelsens dager for det meste går til med å sage ved. Kull som skuta hadde med ligger nemlig ombord i vraket og huset er dårlig isolert. Når storm og kulde blir for besværlig må dei ta oppfyringslampen frå "Alabama"s motor til hjelp. Men sjøl da er det vanskelig å få det varmere inne enn et par plussgrader. Jula som kommer markeres bare med et enkelt måltid. Dei trøster seg med at sola har vendt og at det går mot lysere – og varmere tider.

Under etterjuls vinteren tar dei først en tur til huset på Shannons søraustpynt og legger en foreløpig rapport der. Deretter nord til Skjærfjoden ennå en gang for å hente dagbøker og det andre som ligger i varden. Dei starter frå Kapp Sussi den 23. april og når Danmark Havn etter 10 dager – så vidare til skjæret som har så mange minner, uhyggelige minner frå da dei passerte her på vei sørover med døden som følgesvenn. Dei finner varden men dessverre har en bjørn – eller kanskje fleire – lukta seg fram, tømt og delvis forsøkt å spise opp inneholdt. Dei graver febrilt i snøen og finner heldigvis til slutt så godt som alt kasta hulter til bulter: dagbøker, ei observasjonsbok, film og noen patroner. Dessverre er en av Mikkelsens dagbøker revet istykker og ødelagt – bjørnen har forsøkt å spise den!

Da dei kommer tilbake til Kapp Sussi ryddes huset. Et brev festes på bordet, døren spikres igjen og så flyttar dei til huset på Shannons søraustpynt, heiser flagget der og håper på en snarlig befrielse. Det ser bra ut i begynnelsen – vatnet er åpent ved øya og pakkisen er ganske slakk. Smeltevatnet renner og sommerblomstene slår ut i all sin prakt. Snøspurver og andre småfugler flyr omkring og på havet er der foruten seler godt om både måser og terner. Men dagene går og sommeren 1911 går raskt mot sin slutt – uten at det kommer noe skip. Trekkfuglene flytter mot sør og til sist må dei akseptere faktum – dei må forberede seg for ennå ei overvintring.

Den tredje overvintringen – 1911 / 1912

Dei finner det nødvendig å overvintre lenger sør denne gangen og velger derfor Baldwin-Ziegler ekspedisjonens hus på Bass Rock på 74,7° N (74° 42' N). Den 20. september drar dei nord til vinterhavna på Kapp Sussi for å hente mat og anna nødvendig utstyr. Dei samler ihop et riktig tungt flyttelass, ca 750 kg, som blant anna består av ferskt moskuskjøtt, hermetikk, brensel til lamper og kokeapparatet. Dessuten tar dei med en tung jolle som veier ca 200 kg. Etter planen skal den brukes om det blir nødvendig å dra sjøveien sørover for å få kontakt med folk. Den blir imidlertid for tung og må etterlates. Dei forsøker å hente båten seinere, men mislykkes. Dermed forsvinner muligheten å ta seg med båt frå Bass Rock. Mikkelsen og Iversen diskuterer også muligheten å ta seg over land sør til Angmagssalik, men må til slutt innse at den planen er urealistisk.

Den tunge transporten blei oppdelt i etapper sørover frå Kapp Sussi og den 16. oktober 1911 flytta dei for godt frå huset i vinterhavna. Etter å ha magasinert en del i depotet lengst sør på Shannon, gikk turen vidare till Bass Rock den 20. november. Der fant dei fleire meldinger, blant anna den som Laub skreiv 1910 og som Vebjørn Landmark fant. Sannsynligvis var det først da, i november 1911, at Mikkelsen og Iversen endelig fikk vite hva som hadde hendt med resten av mannskapet på "Alabama".

På Bass Rock blir dei så ordentlig sjokkert når dei finner ei melding om at tromsöskuta "Laura" hadde besøkt øya tidligere det året – den 23. juli. Dei blir først helt målløse – 23 juli var jo en av disse mange, lange dagene da dei satt på sydspissen av Shannon, ca 30 km lenger nord og speida etter skip! Etter at det første sjokket har gitt seg, begynner dei å bebreide seg – hvorfor hadde dei ikke tatt seg over isen til Bass Rock og lagt igjen ei melding!

Nå vel, det hjelper lite å bare se det håpløse i situasjonen, så til slutt begynner dei å handle rasjonelt igjen. Sola kommer nok som vanlig å vende desember og så lakker det mot jul. Deretter kommer det å gå fort mot lysere tider. En god julemiddag hjelper også – Iversen som har ansvaret for den serverer både haresteik, risengrynsgrot og aprikoskompott.

I Mikkelsens bok får vi litt innblikk i hvordan dei forsøkte å holde seg mentalt friske under denne lange og triste vinteren. Dei få bøker som fantes i huset blei ennå en gang lest frå perm til perm og den tankevirksomheten stimulerte dei med lange og mange diskusjoner om dei mest forskjellige temaer. Noen fargelagte prospektkort frå landskap og byer i Danmark blei også inngående studert og diskutert. Et prospektkort var spesielt interessant – det viste 53 unge danske piker som sto oppstilt utenfor en dansk husholdningsskole, et klassebilde såleis. Pikene blei nesten levende etterhvert og noen av dem fikk dessuten navn. Iversens favoritt var ei lita mørkhåret pike som blei kalt ”fröken Vilter” og Mikkelsen valgte ei lang og staselig som fikk navnet ”fröken Söt”.

I slutten av januar 1912 blir dei rastløse av å være uvirksomme. Dei tar en tur til Shannon og henter proviant, blant annet noe moskuskjøtt som låg lagra der. Dei finner kjøttet men oppdager også at både rev og björn hadde blitt lokka dit. En dag får dei til og med besök av en bamse som Iversen skyter på dörstokken akkurat da björnen slår inn döra.

Tilbake igjen til Bass Rock der den ene dagen blir den andre lik. Det blir mai, trekkfuglene kommer på nytt, sola varmer og snøen smelter. Dei får nesten et manisk behov av å snakke med hverandre hele tiden for på den måten å holde dei vonde tankene på avstand – tenk om det ikke kommer noe skip denne sommeren heller! For å få litt omveksling går dei på jakt og hver dag går dei dessuten opp på toppen av öya og speider. Men tiden går og snart har sneen smelta bort. Isen langs land går opp, solen vender og etter en tid visner også blomstene, en etter en. Om ikke så altfor lenge vil hösten komme og med den stormene.

Men så, en morgen våkner dei av at ei kasse blir velta utenfor huset. Er det en björn tro? Nei! – dei åpner forsiktig døra og titter ut og -- -- der står han Lillenes-Pål og mannskapet på ”Sjøblomsten”!

Mikkelsen skriver blant anna dette om det etterlengta, overraskende og fantastiske mötet:

” – men saa gaar vi om bag ved Huset, hvor Nordmændene ikke kan se os, stikker hindanden paa næven og trykker til, fast og inderligt, for et godt Samliv under prøvende Omstændigheder er nu til Ende. Et Öjeblik staar vi med hinanden i Haanden, saa siger Iversen pludselig til mig: Du, det var da godt, at vi ikke sköd Tejsterne i Aftes, tænk hvor glade de var!

Saa gaar vi ned til Nordmennene. Saa mange Mennesker har jeg aldrig set – jeg synes, det er en hel Hær, og dog er der kun otte. De er glade for os nu, men straks, ja Lillenes, der stod med Ryggen mod Dören, da Iversen aabnede den, sprang höjt i Vejret af Forbavselse, for skræk kan man væl ikke tale om, da Manden alene har fanget en Moskustyr!

Så var da endelig Ejnar Mikkelsen og Iver P. Iversens to år lange isolering forbi og dei var redda.

Paul Lillenes fikk den danske kongens fortjenestemedalje for innsatsen og Hans Koppernæs som var

deleier i og reder for skuta, fikk en stor sølvpokal med inskripsjon frå den danske regjeringa.

Jeg har fra tid til annen fundert på – og spurt andre også – hvorfor Laub og dei fire andre fra ”Alabama” kunne gi seg ivei med ”7 juni” og forlate Mikkelsen och Iversen til en høgst usikker skjebne. Svaret på min fundering kan vi kanskje delvis finne i den siste samtalen som Laub og Mikkelsen hadde med hverandre på innlandsisen i april 1910 og at Mikkelsen og Iversen på det tidspunktet nok også trodde at det ville være mulig å komme til folk gjennom å returnere vestover fra 82° N via Pearyland.

Dessverre har det heller ikke vært mulig for meg å finne ut om det blei starta en organisert leiteaksjon etter dei to.

Milsten i november 2002

Jostein Hovland



Foto: Lars M Sjø
© Ishavsmuséet

Under lokket på urets bakside står denne inskripsjonen gravert:

***Fra den danske Regering
til
Kaptajn Lauritz Brandal
i Anledning af
den Danmarks Expeditionen
ydede Tjeneste
1908***

Det dobbelkapsla gulluret som Laurits S. Brandal fikk som takk fra Danmark 1908. Då hadde tre små seilskuter fra Sunnmøre som var på selfangst, leita seg fram til det ettersøkte danske ekspedisjons-fartøyet "Danmark" som lå innefrosset på austkysten av Grønland, ved Kap Bismarck på 76,72 grader nord.

Manskapet på dei tre selfangstskutene fikk 2000 kroner til deling og skipperne fikk hver sitt gullur som takk for innsatsen fra den danske regjeringen:

- Paul Lillenes frå Tjörvåg på "Sjöblomsten".
- Peder Trandal frå Gåseid på "Vesterisen".
- Laurits S. Brandal frå Brandal på "Havfruen".

Det var stor sensasjon da disse tre skutene kom tilbake til Ålesund den 4 august og kunne fortelle at det danske skipet var i vel behold. Det hade ikke vært noe livstegn fra den danske ekspedisjonen etter at den dro ut to år tidligere. Danmark-ekspedisjonens oppgave gikk ut på å kartlegge ukjente deler av nordaustkysten.

Litteratur for den som vil lese mer:

Ejnar Mikkelsen	Tre Aar Paa Grønlands Østkyst, Gyldendal 1913
Odd Vollan	Ishavs fart, A. Cammermeyers Forlag 1951
Hareid Historielag	Årsskrift 1984, Hefte nr 10
Johan Ottesen	Ishavs-skuter, Fotoarkivet 1999 (ISBN: 82-995308-0-6)
Peter Schmidt Mikkelsen	Nordøst-Grønland 1908 – 60 (ISBN: 87-601-446-7)
	Dansk Polarcenter 1994

Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL

Litt frå bokhausten 2002

Farstad, Arnold

Faustinaekspedisjonen i 1924: Første fiskebåt til Vest-Grønland. 187 sider, ISBN 82-996340-0-8. Pris kr. 228,-

Lesaren følgjer Faustina-ekspedisjonen frå dag til dag, frå avreisa frå Noreg til dei kom heimatt. Ei dramatisk overfart, møte med sel og drivis rundt Kapp Farvel. Linefiske i Davisstretet mellom isfjell i drift. Vest-Grønland var eit lukka land. Før avreisa truga Danmark med å arrestere Faustina om dei kom inn til kysten. Men skipper Blindheim trassa forbodet, ankra opp og vart kjend med inuitane (eskimoane). Den danske marinen fekk ordre om å skyte om ikkje Blindheim gav seg over frivillig.

Ottesen, Johan

Frå segl til damp : Fiskedampskip på Sunnmøre før 1908. 144 sider. ISBN 82-995308-3-0. Pris kr. 298,-

På slutten av 1800-talet fekk åttringen og bankskøytene konkurranse frå dampdrivne fiskefarty. Og snart var årar og segl erstatta av dampmaskiner og motorar som framdriftsmiddel for fiskefløten. Den nye båttypen kravde meir kapital enn den tradisjonelle fiskarbonden eigde. Overgangen til dampdrift vart derfor i hovudsak finansiert av handelsmenn med tilknytning til fiskerinæringa. I boka får vi historia om mange av båtane som var sentrale i denne viktige omlegginga av fiskerinæringa.

Alme, Johannes

Min sommar på Svalbard: Med Polarstar på Svalbard. 64 sider. ISBN 82-996537-0-3. Pris kr. 175,-

Sommaren –93 var Johannes matros om bord ”Polarstar” – skuta gjekk i turistfart på Svalbard. Basert på egne notat og 40 flotte fargebilder av den storslåtte naturen, har dette blitt ei flott bok om denne sommarturen. Det har vorte eit flott dokument for ettertida. Skrive på ein førnøyeleg måte, passeleg innfletta historia om Svalbard, og fint krydra med historier frå livet om bord. Det føles som du er med på reisa rundt Svalbard i lag med forfattaren. For oss som har interesser i dei polare strok, og eit forhold til denne historiske skuta, er det ekstra kjekt og kunne få vere med på seglasen.

Ishavsmuseet

Når storstormen rasar: Om bragder, om brotsjø og om forlis. 200 sider ISBN 82-91003-02-5 pris kr. 298,-

”NÅR STORSTORMEN RASAR” er bok nr. 4 i skriftserien frå Ishavsmuseet. Dette er ei bok om fangst – og sjøfolk sin harde kamp for tilværet, ein kamp som for det meste handlar om å overleve når naturkreftene råkar som hardast. Mot orkan, brotsjø og skruis, der vergudane er nådelause i all sin velde.

Møt mennene som var i Vestisen i 1952 då den siste store tragedien råka dei, ei hending dei og deira gjenlevande familiar framleis har såre og vonde minne frå.

Møt også den fem år gamle Ingrid Årstad som var med passasjerferja ”Skagerak” som forliste i Skagerrak i 1966. 35 år etter møter ho igjen sine redningsmenn, mannskapet på ”Polarhav” av Brandal. Du får også den dramatiske historia om ”Jopeter” sin harde kamp i stormen i 1920, og du får vite meir om det siste norske skuteforlis på Newfoundland då ”Asbjørn” forliste. ”NÅR STORSTORMEN RASAR” gjev lesaren ei dramatisk skildring av korleis livet på havet var når orkan, sjø og is slo til mot små fartøy og mennene om bord, langt ute på havet, fortalt av dei som var med.

Du får boka i bokhandelen, eller du kan bestille den på Ishavsmuseet, kr. 298,- + porto.

Der kan du og bestille ”Min sommar på Svalbard.

Kort rapport om Nanok's ekspedisjoner til Nordøst-Grønland (NØG) 2002

Av Ivar Ytreland

Hver år siden 1991 har Nanok sendt sine sommerekspedisjoner til Nordøst-Grønland for å restaurere gamle norske og danske fangststasjoner og bistasjoner.

I sommer sendte Nanok følgende 2 ekspedisjoner (hold) i tiden 22.07. - 28.08.02 til Nordøst-Grønland med fly via Island og Mestersvig.

Nanokhold 1. (Sydholdet):

Oppgaver: Ferdiggjøre restaureringen av "Antarctichavn" (201) som ble påbegyndt og nesten fullført 2001. Ny kullovn til "Kongeborgen" (224-2)

som ble renoveret 2001. Renovere bistasjoner (hytter) på Ymerøya bl.a. "Varghytten" (324) og "Noahytten" (322), og vurdere tilstanden på "Laplace" (301). (Samtlige er gamle norske stasjoner og bistasjoner.)

Sydholdet bestod av: Jannik Berntsen (Leder) og Niels Lindegaard begge dansker som hver sommer siden 1998 har deltatt i Nanok's restaureringsekspedisjoner, samt Frits Ploug Nielsen (til vanlig kaptein på "Kista Artica" forsyningsskipet til Nordøst-Grønland) og Palle V. Norit (nylig pensjonert mangeårig Siriussejef). Frits og Palle er også styremedlemmer i Nanok.

Sydholdet bruker Nanok's 23 fot's skøyte "Agsut" til sine transporter på Nordøst-Grønland med utgangspunkt i Mestersvig beseiler de områdene fra Antarctichavn til Hoelsbu.

Nanokhold 2. (Nordholdet):

Oppgaver: Restaurere fangststasjonen "Kap Herschell" (417) og legge nye gulv i "Myggbukta" (335). Kap Herschell var min gamle fangststasjon.

Nordholdet bestod av: Ivar Ytreland (Leder), Knut Ytreland (Nesøya), Otto Martens (Trondheim), Anders Bjerregaard (dansk og tidl. Siriusmann), Peter Schmidt Mikkelsen (Nanok's dagl.leder og tidl. Siriusmann).

Nordholdet brukte Nanok's nye og store gummibåt med 40 HK. motor til sine transporter med utgangspunkt og base på den gamle danske fangststasjon Sandodden (425) like ved Siriusbasen på Daneborg.

Sydholdet:

Da holdet kom til Antarctichavn fikk det sjokk da stasjonen i løpet av vinteren var tatt av en enorm lavine og flyttet ca. 90 meter og knust fullstendig. Til og med den store nye komfyren på over 250 kg. som de hadde montert i fjor var ødelagt. Dette var en dobbel tragedie fordi stasjonen ble totalrenoveret i fjor, og i år skulle de bare gjøre en ekstra finish samt sette opp en minneplakett for Norsk Polarklubb om Helge Ingstad som de medbrakte med monteringsinstruks fra undertegnede. Nå var det ingen stasjon å montere minneplaketten i så den ble montert på 2 solide påler på tomten. Det hadde i vinter og i vår vært usedvanlige store snø- og nedbørmengder i området.

Det ble tatt bilder av den knuste stasjonen, og den monterte minneplaketten, som vil bli sendt oss om kort tid. Det var tross alt et hell at stasjonen var tom for folk - den var mye brukt av fangere fra Scoresbysund og ekspedisjoner. Hva som nå kan/bør gjøres med Antarctichavn er et åpent spørsmål. Sydholdet gjennomførte sine oppgaver og arbeidsprogram for øvrig.

Nordholdet:

Kap Herschellstasjonen var nå en isfylt ruin hvor dører og vinduer var borte og takene delvis manglet og hadde store hull. Gulvet var dekket av 25 cm. knallhard blås hvor de nedraste tak og inventar var fast frosset. Stasjonen har stått tom og uten vedlikehold i 45 år, og var tydelig

også herjet av isbjørn. De siste dagene vi var der var vi også plaget av isbjørn som gjorde skade på utstyret vårt, bl.a. ødela den en Zodiac gummibåt.

Nordholdet fikk totalrestaurert Kap Herschell bygningsteknisk utvendig og delvis innvendig, men litt finish som skraping, maling og litt snekkerarbeide gjenstår. Det vi fant av gammelt utstyr på stasjonen ble tatt godt vare på og lagret der i spesielle kasser for antikvarisk og museal interesse.

Nordholdet rakk også å legge de nye gulvene i Myggbukta som jeg fikk sendt opp med "Fogo Isle" og "Quest historiske ekspedisjon 2001". Myggbukta er nå i meget god stand.

Generelt:

Begge holdene samarbeidet nært og godt med Sirius. Sirius bruker nå Myggbukta som depot og overnattingssted, og vil gjøre det samme med Kap Herschell. Begge steder er nå rikelig utstyrt med kjøkkenutstyr, proviant, brensel og hundefor m.m.

Nanok's restaureringsarbeider gjøres også i samarbeide med danske og grønlandske miljø- og antikvariske myndigheter.

Klimaendringer:

Det var i sommer markante og dårligere værforhold enn normalt med mye regn, vind, ekstremt lite is og store dønninger som gjorde landganger vanskelige og våte. Jeg kunne se store endringer på flere områder siden jeg drev fangst og fiske der for over 50 år siden, men også endringer som har skjedd de senere år. I kystområdene pågår det en stor jorderosjon fordi drivisen er nesten borte og åpent hav med dønninger spiser av landet. Jeg snakket også meget med erfarne Sirusmenn som opplever det samme, og siste vinter var det åpent vann på flere steder i fjorder som ellers er godt isbelagte. Det er blitt påtakelig mer nedbør og særlig større snøfall om vinteren, noe lavinen som feiet den 72-årige Antarctichavn avsted er ett eksempel på.

Rapporter m.m.:

Som ved tidligere års ekspedisjoner vil Nanok også i år om kort tid (ca. medio okt.) sende ut sine velskrevne Feltrapporter med bilder som også Norsk Polarklubb får over sommerens Nanoekspedisjoner.

Kanskje bør Norsk Polarklubb vurdere og be Peter Schmidt Mikkelsen og/eller undertegnede om å redegjøre for de mange og store restaureringsarbeidene som Nanok har utført på gamle norske og danske fangststasjoner, likeså bør Nors Polarklubb få skrevet noe om dette i Polarboken.

Det var også i sommer mange turist- og vitenskapelige ekspedisjoner til Nordøst-Grønland, og sist på august kom den nye "Polar Star" med mange turister på krysstogt fra Longyearbyen via Nordøst-Grønland til Scorebysund og Island. Den tok ombord på Daneborg Palle Norit som guide på sin rundreise.

Med vennlig hilsen
Ivar Ytreland.



Av Ivar Ytreland

Nordholdet bestod i år av : Otto M. Martens (74), Anders Bjerregaard (25), Knut Ytreland (45) og Ivar Ytreland (76). Den 21.08.02. fratrukte Anders og Knut holdet etter planen for Anders's deltagelse i en Siriusekspedisjon, og Knut's hjemreise, og 24.08.02. tiltrudte Peter Schmidt Mikkelsen Nordholdet.

Otto, Knut og Ivar var nordmenn, Anders og Peter dansker og tidligere patruljemenn i Sirius. Holdets primære oppgave var å restaurere den tidligere kjente norske fangststasjonen Kap Herschell på sydspissen av Wollaston Forland.

Sekundært legge nye gulv i stue og kjøkken i Myggbukta (MYG) (335).

Kap Herschell Fangststasjon.(417)

Ivar Ytreland som var holdets leder var fangstmann på Kap Herschell 1946-48, og brukte også Kap Herschell som base sommerene 1949, -50 og -51 da han sammen med sin far drev laksefiske på Zackenberg. Han og hans fangstkamerat samt den danske fangstmann Mogens Graae (som senere ble Nanok's leder) flyttet Kap Herschell i mai 1947 ca. 60 meter lenger opp fra brinken hvor den var truet med utrasning p.g.a. sterk erosjon av sjø og is. Han deltok også Nanokholdet som i 1997 restaurerte Kap Humboldt fangststasjon (308), og i 1999 ledet han det norske Nanokholdet som restaurerte Myggbukta.

Nordholdet ankom Mestersvig (MVG) via Island 23.07.02. sammen med Nanok's Sydhold, og p.g.a. fly- og værproblemer kom vi først til Daneborg (DNB) (via en kort groundstop i MYG) den 26.07.02. hvor straks innrettet oss på den gamle og gode Nanok-fangststasjonen Sandodden (425) som ble vår hovedbase. Den var i utmerket forfatning, og på alle måter meget velutstyrt.

Nordholdet var utstyrt med Nanok's Iridium satelittelefon og en GPS navigator, som begge fungerte utmerket. I løpet av dagen ordnet vi oss med proviant, verktøy, materialer og div.utstyr vi ville trenge for KH samt fant Nanok's nye store HUMBER gummibåt med kjølbunn i glassfiber og monterte den nye 40 HK. Mariner påhengsmotor. Det blåste en kraftig 30 knop's vind fra nord som også holdt seg neste dag, men utpå søndag 28.07.02. begynte vinden å spakne. Vi tok først en kort prøvetur i Youngsund med den nye motoren som må behandles varsomt i innkjøringsfasen før vi satte kursen mot KH. Vi var alle iført overlevingsdrakter som holdt sjøspruten ute, og som var helt uunnværlige ved landing på KH hvor brenningene gikk meterhøye med stor kraft. Vi 3 norske tok i bruk Nanok's nye overlevingsdrakter mens Anders brukte en av Sirius som nok var mer robust å arbeide i.

Det var lite dravis utenfor Kap Herschell og merkbare dønninger, men vi kom oss stort sett greitt i land med alt utstyret vi brakte med oss.

Kap Herschell var nærmest en ruin å betrakte - den så forferdelig ut, og en normal konklusjon har vært at denne ruinen var ikke restaurerbar, men Nanok's Nordhold var ikke etter normalen.

I 45 år hadde KH vært offer for vær, vind og aggressive isbjørner, og uten vedlikehold. Dører og vinduer manglet, takene var delvis borte og hadde store huller, innertaket (loftet) i hovedhuset (stuen) var rast ned og frosset fast i det 20-25 cm. isbelagte gulvet som dekket hele arealet, og isen fortsatte inn i benker og skap og helt under komfyret's bunn og videre gjennom bakveggen og inn i det store provisoriske bislaget på baksiden. Bord, krakker og diverse løsøre sto helt fastfrosset i is. Isen og permafrosten var sammenhengende og hadde dermed bevart gulvmateriale utrolig godt viste det seg da vi omsider fikk fjernet all isen.

Ytterveggene særlig bak sten- og jordvollene var råtnet og måtte skiftes. Det var bare rester av tidligere takpapp, men som på det meste var i 11 lag. Overalt, og i flere lag, lå det et fint seigt og klebende leraktig lag med ekstrem fin innblåst sand som måtte skrapes bort.

Komfyret så i første omgang brukbart ut, og vi fikk raskt fyr på det selv om takene manglet, men etter et par dager fallt ryggen ut og hele komfyret raste sammen. Men det lyktes oss å få det surret sammen med ståltråd og bygget opp med sten, og det var i drift nesten kontinuerlig til vi dro. Det ga oss litt varme og bidro til uttørring og ismelting.

Det var jo flere kubikkmeter med is inne som måtte hugges ut for hånd i tildeles små stykker, og det gikk mange dager før vi ble kvitt isen.

Den første tiden bodde vi i 2 telt ca. 30 m. fra stasjonen, men etter en stund kunne vi ta soverom og en del av det nye loft i bruk - Anders foretrakk å bruke telt hele tiden.

Selv om vi hadde noen fine soldager var værforholdene dårligere enn normalt. Vi hadde en del regn, tåke og mye vind bl.a. 2 dager, med et kort opphold imellom, hadde vi vind fra nord i storm styrke som ga heftige og sterke fall- og kastevinder fra de bratte Herschellfjellene bak stasjonen, og som blåste det ene teltet på havet.

Det største problem vi hadde på transportsiden var de kraftige brenningene på stranden som gjorde landing og båtutsett umulig mange dager. Heldigvis klarte vi det enkelt ganger slik at vi fikk nye forsyninger av ting vi trengte, og vi fikk meget god hjelp av Sirius som på veg til og fra sine depotutlegginger lenger nord på kysten medbrakte mye materiell og annet utstyr til oss på KH. De lot seg sjelden stoppe selv av store brenninger.

I ca. 2 meter's bredde langs hele nordveggen (bakveggen), og i ca. 2,3 meter's bredde langs hele vestveggen og utenpå det originale bislaget var det reist et slags provisorisk bislag uten gulv og med vegger hovedsakelig bygget av 1X2 m. rustne jernplater. Til sammen dekket dette provisorium et større areal enn resten av stasjonen. Det er en gåte hva dette skulle brukes til - det var absolutt tomt bortsett fra et tykt islag som minte mer om en isbre enn et jorgulv. Heldigvis var det brukbare trematerialer bl.a. bjelker i taket på dette provisoriet som kom godt med til de nye takene, takforsterkningene og veggene vi måtte lage. Vi fant faktisk nok trematerialer av provisoriebislaget til alt vi trengte bortsett fra utvendige vindu- og dørlister samt til vindskier som vi fikk materialer til fra DNB.

Hele stasjonen ble rensket for gammel pappstift og annen spiker. Ny underlagspapp 2,9 mm. ble lagt "vertikalt" og skjøtsveiset og stiftet, og ny 4.3 mm. overpapp ble lagt horisontalt og helsveiset. Det medgikk ca. 18 ruller takpapp av hver type.

Det ble lagt nye, flere og sterkere takbjelker på flere steder i alle takene, soverom, stue og bislag samt nye 4"x4" loftsbejelker som gir fin bjelkevirkning og takhøyde i stuen. Til gulv i loftet fikk brukte, men meget gode 20 mm. tykke kryssfinerplater fra DNB. Det er blitt et stort og ryddig loft med god takhøyde, med en grei loftsluke med adkomst fra stuen.

Det ble laget en fin og meget solid inngangsdør med forsterket dørkarm, og det store stuevinduet b x h = 90 x 110cm. ble forsterket med 2 nye solide vertikale sprosser og påskrudd en sterk Lexal plexiglassrute. I soverommet ble det satt inn nytt vindu b x h = 70x60 cm., og i bislaget 2 nye vinduer 50x50 cm. samt et nytt loftsvindu 35x40 cm., alle med Lexalruter. Alle vinduer er med forsynt med lemmer av kryssfiner som er lette å ta av og sette på.

Det ca. 3 meter lange ovnsrøret var av solid støpejern ble skikkelig feiet for sot og belegg og utstyrt med en effektiv H-røkhatt i rustfritt stål.

Vi fant bra med kull, noe i løs vekt og noe i sekker, som ble plassert i en ny ca. 600 ltr. kullbunge i bislaget som ble omtrent halvfull.

KH var ganske ribbet for "løsøre", men det vi fant av antikvarisk verdi ble lagt i 3 trekasser - en for fangstutstyr, en for båtutstyr og en for gammelt verktøy og plassert på nye hyller i

bislaget, her ble også en del gammelt kjøkkenutstyr plassert. Det står også en intakt liten bistasjonsovn av den kjente runde typen med et kokehull på KH. Ved sjøen på oppsiden av revegården er gamle antikvariske båtresten lagret, og gammelt sledemeier og -utstyr er lagt på sten- og jordvollen rundt stasjonen.

De solide sten- og jordvollene ble muret opp på ny og sikrer stasjonen mot de kraftige kastevindene man har på KH.

Tilslutt ble det ryddet opp ordentlig både innvendig og utenfor på KH, og alle gamle ubrukbare materialer og takpapp brent på stranden hvor dønningene visket alle spor bort.

De 5 siste dagene vi var på KH hadde vi 3 nærbesøk av isbjørn. En gang kom den ganske nær Knut mens arbeidet med bålet på stranden, og natten til 21.08.02. så vi den like ved stasjonen etter at den hadde herjet med utstyret vårt som vi hadde lagret ved stranden bl. a. hadde den vært ombord i den store gummibåten, og spist av Anders madrass, og bitt gjennom en av plastønnene, og revet i sund avfallsekken og gransket innholdet tydelig.

Den 28.08.02. var Anders og Rasmus Sirius på KH for etter avtale å hente Nanok's lille gummibåt og litt annet utstyr som ikke vi hadde plass til da vi dro den 21. Isbjørnen hadde da vært på nytt besøk, og "drept" den lille gummibåten, men den hadde ikke gjort synlig skade på stasjonen. Anders sørget for at det ble satt opp et flott navneskilt på KH.

Det er sannsynlig at det er samme isbjørnen som har tatt opphold i nærheten og litt nordøst for stasjonen, og det er all grunn til å frykte for at den nå kan gjøre stor skade på stasjonen. Sirius er varslet og kjent med dette, og vi får håpe at de nå - som de har ønsker om - vil bruke KH både som depot og stoppested når høsttreningen av hundespennene starter for alvor får skremt den bort.

Det foreligger lister over utstyr m.m. samt inventar som finnes på KH og som Sirius og Nanok har fått kopi av.

KH fremstår nå som en bygningsmessig meget solid stasjon helt lik i utseende, og nesten helt lik i planløsning, slik den var etter flyttingen i 1947 og til 1953 da de provisoriske bislagene antakelig ble satt opp. Fangsten ble avviklet på KH i 1957.

KH trenger snarest en ny komfyr eller kullovn, samt skraping og vask av innvendige vegger og skap samt ny maling på disse.

Lørdag 03.08.02. dro vi til Zackenberg (438), og fisket laks, og vi besøkte ZERO forskningstasjon og ble her vel mottatt av lederen professor Hans Meltofte.

Vi overnattet på Nanokstasjonen på Zackenberg som er i meget god stand og vel utstyrt på alle måter. Vi besøkte også Fiskerhytten (439) på Zackenberg som nok trenger en liten renovering.

Søndag 04.08.02. besøkte vi Moskusheimen (429) på Revet en kort stund før vi returnerte til KH via Sandodden. Moskusheimen var også i god stand og meget vel utstyrt.

Anders, Knut og Otto gikk en aftentur til Grønlenderhus (419) gammel dansk hytte ca.5 km. vest for KH, og like ved gamle eskimo vinterhus. Hytten er i dårlig forfatning.

Vi har observert mange hvalrosser, sel, moskus, isbjørn, en rev, hare, rype, gjess og tradisjonelle fugler på sjø og land.

Ivar og Otto forlot KH 21.08.02. og ankom Sandodden samme dag for å møte Peter som etter planen skulle ankomme 22.08.02., men som først ankom DNB 24.08.02. p.g.a. flyforsinkelser på Island. Med på samme fly fra MVG var Palle V. Norit som nå skulle tiltre som guide på krysstogskipet "Polar Star".

Myggbukta Radio-, vær- og fangststasjon.

Om aftenen den 24.08.02. ble Peter, Otto og Ivar fløyet til MYG med TWO for å legge nye gulv i stue og kjøkken. Gulvmaterialene hadde Ivar sørget for ble oppsendt sommeren 2001

fra Tromsø med I/S "Fogo Isle" som seilt krysstogt med "Quest" historiske ekspedisjon 2001", og lagret materialene på MYG.

I løpet av de 2 påfølgende dagene 25. og 26.08.02. ble de gamle gulvene revet, fjernet og brent opp. De nye gulvene ble lagt etter planene med nye gulvlister.

Innredninger som kjøkkenbenk, skap, oljeovn, komfyr, loftstrapp m.m. ble tilbakemontert og satt i funksjonell stand.

MYG fremstår nå som en stor og meget god stasjon rikelig utstyrt på alle måter, og her er det også et meget stort Siriusdepot. MYG har mange besøk sommer som vinter av div. ekspedisjoner, Sirius og fangere fra Scoresbysund.

Tirsdag 27.08.02. ble vi 3 hentet av TWO og ankom MVG ca. kl. 12:00 hvor vi møtte Jannik og Niels fra Nanok's Sydhold, og samme dag ca. kl. 15:00 ble vi og mange andre hentet av Flugfelag Islands Fokker Friendship som fløy oss direkte til Reykja vik. Neste morgen den 28.08.02. fløy vi alle hjem til Norge og Danmark. Anders reiste hjem fra DNB/Sandodden 29.08.02.

Vi møtte flere ekspedisjoner og personer under vårt opphold som ga spontant og seriøst meget positive uttrykk for den innsats Nanok gjør med sine restaureringsarbeider i NØG.

Nanok's sommerekspedisjoner 2002 var nå over, og Nordholdet hadde utført sine oppdrag etter planene.

Det var med stor glede og tilfredshet Nordholdet så " gamle" KH vokse frem av ruinene etter hvert som arbeidet skred frem, og at de lenge ønskede nye gulv var på plass i MYG.

Nordholdet takker Nanok's bestyrelse og ledelse for oppdraget og tilliten.

Drøbak, 04.09.02. Ivar Ytreland.

Julenummeret av Isflaket er utgitt med støtte frå:



Ishavsmuseets Venner, Postboks 20, 6062 BRANDAL

- 23 -

