



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 4– 2018 20. årgang kr. 80,-

Leiar:

Du har no fått i hende den siste utgåva av Isflaket i den tjuande årgangen.

Eit aldri så lite jubileum det også. 20 år med formidling av ny og gamal polarhistorie gjennom polarmagasinet Isflaket. Mange av dykk har vore medlemmar og lese Isflaket i alle desse 20 åra. Takk.

Takk for trufast medlemsskap i Ishavsmuseets Vener, og takk for mykje gode attendemeldingar på bladet. Stor takk til alle som har bidrige med stoff gjennom alle desse åra. Har du ei historie du vil dele med Isflaket sine lesarar er du hjarteleg velkommen til det.

Ein stor part av medlemskontingenget går til produksjon og utsending av bladet, men Ishavsmuseets Vener har kvart år hatt eit lite overskot som har gått til ulike formål ved museet. Slik har det også vore i 20 år og mange av roma og utstillingane i museet har vorte til med gode bidrag frå medlemskontingenget i venneforeininga. Medlemstalet er nokså stabilt, men nye medlemer kjem stadig til frå både inn og utland.

Med utgåve nr. 4 av Isflaket ute går også året mot slutten. Det tjuande året Ishavsmuseet har hatt ope i noverande lokalar. Også dette året med mykje aktivitet, besøk, og stort sett fullsette arrangement.

Polarkveldane er enno populære foredragskveldar med god mat og sosialt samvær. Sidan første polarveld i noverande form gjekk av stabelen i januar 2012 har museet hatt besøk av over 40 foredragshaldarar med ulike spanande polare tema.

Ishavsmuseet ser på dette som ein viktig formidlingsarena for polarhistoria, og vil halde fram med dette så lenge det trekk folk. Museet prøvar å variere tema og geografi på desse kveldane, og fleire aktørar er klare til å vitje oss i 2019.

Det er også gledeleg at vi framleis får inn mykje nye gjenstandar og foto til samlingane våre. Også film og arkivdokument og journalar dukkar opp med jamne mellomrom.

Dette set vi stor pris på. Vi går aldri lei av å studere nye foto.

Så håpar eg at du vil finne noko av interesse å lese også i denne utgåva av Isflaket. Bjarne Harald Brobakke har skrive i bladet fleire gangar før, og denne gang fortel han om kvalfangst med båten «Landkjenning».

Johan Kristian Brandal fortel om ein tur med «Aarvak» i 1922, og Sigmund Bøe har skrive om sin første tur på ishavet med «Aarvak» i 1936. Helge Ødegård fortel om korleis det var å vere dekksgut i 1939.

I spalta Frå arkivet er vi med «Polarbjørn» til Nordaust-Grønland i 1952. I spalta Eit 100 års minne kan du lese om «Saltdalingen» sitt forlis og om Knud Rasmussen. Denne utgåva avsluttar med dagbok frå «Veslekari» i 1940 og 1941. Du kan også lese eit stykke frå sjøsettinga av «Veslekari» i mai for 100 år sidan.

Eg håpar å sjå deg på Ishavsmuseet i 2019. Det vil kome mange spanande arrangement på museet også gjennom det nye året.

Takk til alle besökande i 2018, takk til våre samarbeidspartnerar, og takk til våre annonsørar i denne utgåva av Isflaket.



Med dette bilde av «Polarstar», frå nyttårsaftan 2017 på Hareid hamn, ønskjer eg alle saman ei retteleg God jul og eit godt nyttår.

God lesnad!

Brandal 26. november 2018

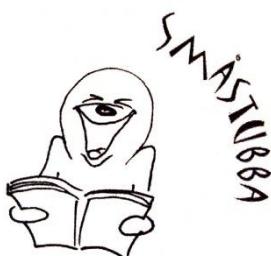
Webjørn Landmark

Redaktør

Ishavsmoralitet

John Giæver i
Polarårboken
1938

(John Giæver var med
«Polarbjørn» med
skipper Kristoffer
Marø på selfangst tidleg på 1930-talet)



Vi festet i Tromsø. Det lar sig ikke nekte.
Eftersom det er vidnefast. Dessverre.

Vi kom om bord klokken fem om morgenens og
to timer senere blev vi purret for å spekke skinn.
Et mere grisete arbeide enn spekking finnest
ikke.

Middelaldersk renovasjonsvesen inklusive. Alt
flyter av sleipe og tran, - dekket, tauverk, rekker
og luker, klærne og vi sjøl.

Og det er tungt selv når en er kvil.

Det hele utviklet sig som en dagen derpå av de
fullvoksne. Ja noe tilnærmelsesvis så forferdelig
i den retning kan overhodet ikke tenkes uten en
slik natt med etterfølgende spekking.

Vel har jeg jo vært ute i høi sjø noen ganger. Og
etterpå har jeg drukket øl.
Men om bord i «Polarbjørn» lærte jeg noe nytt.
Gutta sleit som djevler. Best å henge i, sa de, så
vi får arbeid svineriet ut av kroppen.
Den dagen fikk jeg respekt for folkeslaget.

Det er usigelig hardt. Men det lar sig gjøre.
Hvilket herved bekjentgjøres for slekt og
venner.
Og midt under strevet kom stuerten med en bøtte
iskaldt vann. Satte den på storluken. Uten et
smil. Skøier'n!

Ikke èn drakk derav. Det var tabu.

Innhald

Hvalfangst med «Landkjenning»	side 4
Første møte med ishavet	side 9
Eit 100 års minne	side 16
Dekksgut	side 21
Frå arkivet	side 31
Helsing frå Polarstar	side 39
Aarvak i storfangst	side 42
Dagbok «Veslekari» 1940	side 45

ISFLAKET

**Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og
Ishavsmuseets Venner.**

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28,
6062 Brandal

Tlf. resepsjon 700 92 004 Tlf. kontor
700 92 900, mob 95 11 76 44

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr.
300,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 750,-

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsmuseetsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Polarsirkel 1976. Foto John
Jensen

ISSN 1891-9480

Hvalfangsttur med M/S «Landkjenning» 1980

Med skipper Arthur Møllerop

Av Bjarne Harald Brobakk

Slekta Møllerop kom fra Morsøy i Limfjorden, Danmark, på første halvdel av 1600-tallet. Arthurs gren har livnært seg på norskekysten fra Flatøya ved Bergen og nordover Vestlandet til vestsiden av Smøla. Arthurs far, Kristian Fredrik, kom til Råket på Smøla i 1886 og slo seg til der. Hans frue var av Pedersen-slekta fra Kålholmen.

Havet, og særlig hvalfangst, ble en selvfølgelig næring på vestsiden av øya. Hans første båt var «Bjørn», deretter kom «Anna». Arthurs første båt ble «Møllerøy» og senere «Miløy». Arthurs kone var fra Fosnavåg, Vike-slekta, som også var fiskere og sjøfolk.

Arthurs eldste sønn, Asbjørn, var fra før 1950 med sin far og bestefar på «Anna» vest i kanten av Smøla på hvalfangst.

De har levert kjøtt fra Vardø i nord til Egersund i sør. Spekket ble alltid levert på Brandal, men i tidligere tider kokte Kristian Fredrik såpe av spekket hjemme på Råket. På den her omtalte turen hadde Arthur med seg sin sønn Asbjørn, datteren Eva og Harald Farstad. Asbjørn og Harald var gifte med kvar sin søster.

Kyrre Hansen, kalt «Kyrre Krystal», fra Ramfjord, en liten sidefjord ytterst i Balsfjord, hadde vært med Arthur tidligere på «Miløy» og var hvalskytter. Han hadde tidligere eid og drevet to hvalfangere, «Minka» og «Krystal», derav navnet «Kyrre Krystal».

Kyrre hyrte si vakt med tre fra Troms, vante hvalfangere, Kåre, Viggo og meg. Vi møttes i Tromsø 5. mai på morgenens, samme dag som fangststart, og gikk innom ølhallen for en prat og planlegging av reisa, og kanskje også treffen kjenninger. Kåre ble snar der, da han var totalt avholdsmann. Den omsetningen Kåre reduserte tok Viggo igjen, og det gikk ikke verre enn at Viggo ble akterutseilt for bussavgang til flyplassen.



Hvalskytter Kyrre Hansen på vei opp i tønna ved vaktskifte. Alle foto: Bjarne Harald Brobakk

Vi tok fly til Kristiansund, men manglet altså Viggo. Han hadde vært med tidligere og var en som virkelig hadde øye for å se hval, så han var godtatt uansett av Arthur.

«Landkjenning» var i Kristiansund for en del småreperasjoner, kompasskorrigering og bunkring. Vi gikk om bord om ettermiddagen, og på kvelden var vi klar for avgang til Råket på Smøla der båten hørte hjemme.



«Landkjenning» ved kai i Kristiansund 1980.

Arthur var godt kjent i sitt øyrike og gikk en kjentmannslei. Kyrre kommenterte: Her hadde han ikke gått i mørket, tåke eller snøtykke. Hans barnebarn, Svein Åge, som var i skolealder, var med i rorhuset som opplæringskadett.



«Landkjenning» i hjemmehavn på Råket, Smøla.

Vi ble liggende lenge på Smøla å gjøre klart. Arthur hadde fangstet med «Miløy» tidligere og nå var konsesjonen flyttet over til «Landkjenning», så det var mye å gjøre før båten var klar.

Vi var ferdige til 17. mai, men da mente Arthur, som var en mann som ikke stresset, at vi kunne ta helga på Smøla. Det var 17. mai feiring som vanlig, og Anders Tallerås holdt talen for dagen og etterpå var vi hjemme hos Arthur og ble traktert med kaffe og kake. Det ble ingen øl eller dram, Arthur var en mann som var fast leser av den store hovedboka. Han hadde også i mange år seilt som styrmann på betelskipet «Eliiser».

18. mai startet vi på tur nordover. Det var rolig vårvær langs kysten. Det kom etter hvert gode fangstmeldinger, men Arthur hadde ingen hast. Før ankomst Tromsø begynte han å ringe etter Viggo, men han fikk ingen kontakt. Han ringte da Viggos bror som fikk spora han opp og kom om bord med mann og utstyr. Vi tok så is hos Kræmer i Tromsø.

Så gikk vi nordover og anløp Ingøy. Her ble vi liggende fangstklar over helga, Arthur skulle ha helgefred, og han ville ha kvalstilla. Om det var tro eller overtro vites ikke, men på Ingøydjupet

hadde han tro på å få noen dyr og komme i gang med fangstinga. Denne gang slo ikke troa til, men i djupkanten ved Bjørnøya fikk vi tre store hanhvaler.

Så ble det dårlig vær og vi fangstet ikke på nesten to uker. Det var også mye is over Kveithola. Vær og isforhold bedret seg etter hvert, og vi kom i fangst nord for Bjørnøya og på 18 timer fikk vi 9 hval.

Da la vi stilt på grunn av at dekket var fullt og vi kjølte ned kjøttet, og det passet med Arthurs helgefredning på søndager. På tur videre nordover utenfor Hornsund i Bredjupet fikk vi igjen skutt så mange dyr at vi fylte opp dekket på nytt. Dermed hadde vi sikra turen.



Hvalen tas ombord

Vi kom inn i isfritt farvann nord av Breidjupet, og her ble det rapportert fra tønna; Hval og retningen. Vi kurset i den retningen, men de slo stopp fra rorhurstaket og rapporterte tilbake «finnhval», men protest fra tønna, så vi fortsatte på samme kurs, men de stoppet og rapporterte bestemt fra rorhurstaket: «Det er finnhval!» Fra tønna kom det ordre om å fortsette, og det var rett, for det var mye blåst vågehval også. Vi fikk skutt fast en stor vågehval, men da var det også fritt for vågehval, ikke et blåst fra annet enn finnhval var å se på den blanke havflata.

Vi gikk inn til Longyearbyen og fikk forsyninger av tørrproviant og annet. Så gikk vi ut og nordover utenfor Prins Karls Forland og fikk skutt noen dyr nord for Fuglehuken. Her kom vi på tre dyr som gikk samlet, og vi fikk



Hval om bord. Fra høyre Asbjørn, Kåre og Viggo

skutt fast den største. Det var to mann i tønna, men det var ikke mulig å se tegn til hvor de to andre gikk, enda det var havblikk.

Det lå flere båter der, og en av dem var «Andfjord» med Bastesen om bord, som lå lenger ute i djupkanten. Han kom inn på senderen og rapporterte om åteknute og mye blåst i området. Tre- fire båter gikk dit, og «Andfjord» lå og svingte med full bemanning på rorhurstaket, i tønna og på kanonen.

Plutselig smalt det, men uten harpun og med en kraftig røyk, samtidig som de satte full fart forover, også det med en kraftig eksosrøyk, og de gikk med full fart derfra. Bastesen var fra en stor hvalfangerfamilie, så det kunne smelle sånn fra Grønland, Jan Mayen, Spitsbergen og til Novaja Semlja. Det kunne komme slike avledningsmanøvere fra den kanten.

Vi gikk inn til Kings Bay, (Brandal City), og her kom det en kar ned på kaia som ved nærmere prat og kontakt viste seg å være yngste sønn av Sigmund Brandal, som også het Sigmund. Han kjente meg igjen fra den tiden jeg var med



På tur inn til Ny-Ålesund, Kings Bay.

«Polarbjørn». Han var tekniker på anlegget der og var for øvrig gift og budde på Østlandet. Vi fikk god kontakt og vi klarte, uten Arthurs viten, å få om bord litt edle varer, tenkt for avmønstringa.

Kyrre påtok seg å oppbevare varene til vi var ferdig med turen. Søndager var hviledager for Arthur og vi lå stille med stoppet maskin, selv om det var stille og hvalen vaket rundt skutesida. Kyrre sa hver gang det nærmet seg helg at han håpet det ble kuling på søndagen så vi fikk spare bunkers.

Vi fangstet nordover til 80 grader ved Moffen og fikk et resultat på totalt 33 dyr, hvorav 27 store hunndyr. Vi hadde 34 skudd på 33 hval, bare det første var bomskudd. Kanonen var nok ikke innskutt.

Arthur fikk de hvalene og det resultatet han fortjente selv med sin personlige helgedagsfredning. Han hadde også med seg Herrens mannskap. Før vi gjorde sjøklart tok Arthur av ferdigmørnet heimfarerkjøtt og porsjonerte for hver enkel det vi nordlendingene



Butikkbestyrer Tore Hanssen og hvalskytter Kyrre Hanssen i Ny-Ålesund

skulle ha i land i Tromsø. Han sparte ikke på kvantumet.

Vi avsluttet og kurset direkte for Tromsø. På innturen sa Arthur at han hadde det klart i år også hvor vi skulle levere, men ikke noe mer. Hos Kræmer i Tromsø fikk vi i land kjøttet på kjølelageret og avmønstringsvarene til oss nordlendingene, og da forsvant Viggo.

Arthur kommenterte ikke den avmønstringa. Men Kyrre bemerket «kan du skjønne». Han kjente lusa på gangen. Vi fikk også topp-is på kjøttet for nedkjøling på turen sørover, det var jo blitt sommer og varmt i luften. Betaling for topp-isen var en kjøttlonsj til kaiformannen som var en gammel kjenning av Arthur.

Vi anløp Kristiansund og her kom fru Emma om bord og hun hadde med seg samme barnebarnet, Svein Åge, kadetten. Så gikk vi til Fosnavåg som tradisjonen var og der fru Emma var fra.

Vi leverte vel 50 tonn kjøtt, og kjøttet fra de første hvalene var da 6 uker gammelt. Kontrolløren skar ut terninger inne i kjøttet og smakte på det rått og ba oss også å ta smaksprøver. «Prima vare» var kommentaren fra kontrolløren. Kjøttet var perfekt vakuumert nederst i rommet i 6 uker. Det var også her noen heldige slektninger og kjente som fikk ferskt hvalkjøtt.

Spekket hadde Arthur også leveranse på, som vanlig så skulle vi til Martin Karlsen AS på Brandal. Dette var fredag morgen. Her var det ny sjef på anlegget, nemlig Else Karlsen, enka etter Petter Karlsen som hadde gått bort året før. Vi fikk i land spekket og sjefen kom på kaikanten med en seddel med vekt og pris, og opplyste at de skulle brenne på mandag, så det var i siste liten.

Arthur fikk spørsmål om han ville ha oppgjør kontant eller gjennom bank. «Vi tar på konto i bank», men noen sa nok til han at vi trengte kontanter nå før helgen. Minibank var jo ikke for hvermann og på hvert lite hjørne på de tider. Arthur heiv seg over rekka og forsvant etter sjefen. Det gikk en tid så kom han om bord igjen med en konvolutt i handa. Det var kontanter i kassa, som tradisjonen var, selv om det hadde blitt ny sjef på anlegget.

Vi kastet loss med kurs for Smøla. Kyrre gikk opp i rorhuset til Arthur, og da vi hadde passert Kvitneset kom han ned i messa igjen og beordret pakking, vi skulle ta hurtigruta nordover fra Ålesund. Så kom Arthur og leverte forskudd. På kvelden satt vi på hurtigruta med en pils, da tok Kåre et krus Solo i selskap med oss. Han fortalte at han hadde drukket alkohol en gang, og det var nok for han, men han hadde reist i sin lange karriere sammen med mange drikke. Det var godt å være passasjer på båt.

Vi gikk i land i Trondheim, tok buss til Værnes og fly videre til Tromsø. På flyet ville ikke Kåre ha noen kontakt med oss, han satte seg langt foran i flyet, tenkelig, vi hadde jo stimet stort sett hele natten Kyrre og jeg.

I Tromsø tok vi vare på kjøttet som vi tidligere hadde lagt på kjølelageret hos Kræmer, og selvsagt de edle varene som vi fikk i Ny-Ålesund.

«Landkjenning», med bare smølaværinger, gikk ut Bjørnsundet, ladet kanonen og fikk fangstet heimfarerkjøtt til Smøla før helgedagsfredningen. Arthurs personlige helgefredning. «Du skal holde hviledagen hellig». Kadetten til Arthur, Svein Åge, fikk sin innføring i hvalfangst. Arthur var gavmild på kjøtt til dem som bodde i området rundt ham på Råket, det

var ikke noen sunnmørsånd i han, med kroner og ører i all sammenheng.

Arthur og Kyrre var like gamle og hadde drevet hvalfangst fra ungdomstiden. De hadde mange interessante fortellinger og historier fra gamle tider. Arthur hadde vært i Sydisen på hvalfangst og skutt storhval.

Kyrre hadde vært skytter på en mindre småfanger og øst ved Novaja Semlja, i det grumsete brevannet, var det ikke mulig å se hvalen i sjøen og hvilken hvalart det var, så det måtte gå fort for seg på blåsten. Og slik gikk det da Kyrre skaut fast en finnhval som de måtte kutte fra seg på grunn av kapasitetssvikt, hvalen var lengre enn båten.

Ja de var virkelig veteraner disse to gamlingene, og de passet godt å reise sammen. Begge er jo for lengst ferdig med sin siste tur og livsseilas.



Asbjørn Møllerop, pensjonist, hjemme på Råket, Smøla sommeren 2018.

Plukkfangst:

Nyt postaapneri paa Spitsbergen

Fra 1ste oktober førstk. er oprettet et nyt postaapneri paa Spitsbergen. Postaapneriets navn er Kings Bay. Som postaapner er ansat bokholder Arne Eide

(Tromsø Stiftstidende 1. oktober 1918)

Plukkfangst:

En ulykke

Som desværre krævet et menneskeliv hændte paa fiskebaaten «Polaris» nat til fredag mens skibet laa ved Sauøen. En ung gut, Johan Kongshaug, fra Kornstad fik hodet knust og døde efter en times forløp. Han hadde faat hodet mellem døsk. «Brandal» og «Polaris», idet «Brandal» laa like ved «Polaris» og hugget i bølgerne.

Efter hvad der meddelt politiet maa avdøde ha snublet paa dællet mens man holdt paa at ordne garnerne, og saaledes ha faat hodet mellem baatene. De øvrige av mandskapet hørte et svakt skrik, og da man kom til var gutten besvistløs. Forulykkede var i 17 aarsalderen. Sjøforklaring holdes i dag her i byen.

(Tidens Krav 16. desember 1918)

Rederinty.

Fra et værft i Rosendal, Hardanger, er til Lauritz S. Brandal, Aalesund, nylig avlevert et træfartøi ved navn «Furenak», dræktig 140 br.ton. Dimensionene er: største længde 98,6, bredde 21,9 og dybde 10,7 fot alt norsk maal. Fartøiets fører er Peder E. Brandal.

(Norges Handels og Sjøfartstidende 30. august 1918)

Advokat Klaussen

og skibsrederne P. Brandal og Knutsen fra Aalesund passerte i dag sydover med «Midnatsol». Herrerne kom fra Spitsbergen, hvor de eier kulgruperne i Kings Bay og hvor de har opholdt sig ca. halvanden maaned. Der er iaa utdrevet adskillige tusen tons kul i gruperne i Kings Bay og flere skibslaster er allerede overført derfra til Norge.

Isforholdene ved Spitsbergen er iaa særlig heldige.

(Lofotposten 7. september 1918).

Fyrste møte med ishavet.

Av Sigmund Bøe

Det var i byrjinga av mars 1936. Eg hadde fått plass med d/s «Aarvak» til Vesterisen og no var tida komen då vi skulle ta til med klargjering. - Frå omkring juletider hadde eg vore på sildefiske og eg hadde no ordna meg med ein mann i staden der, sildesesongen var elles på det nærmaste over. –



«Aarvak» i Vesterisen.

«Aarvak» låg ved Hatløyverkstedet i Ulsteinvik og eg gjekk ombord der. - Eg var nok litt spent for dette var noko nytt for meg. Visst hadde eg drive sjøen i fleire år men då alltid på mindre båtar frå heimbygda der det berre var kjente bygdefolk ombord.

Ombord i «Aarvak» derimot var det berre framande folk. Der var Nordmøringar og Romsdalingar, folk frå Stadlandet og frå Sunnmørs bygdene, dei fleste var erfarne fangstfolk men der var og eit par uvante som eg sjølv.

- Jau visst var det litt spanande, men det synter seg fort at det var ein flokk med gode kameratar som det var svært lett å kome overeins med.

- Utstyret hadde eg gjort klart i god tid i forvegen og då eg reiste med bussen hadde eg den velkjente oppakninga: handkoffert, sjømannssekk og ein ihoprulla halmbolster.

- Når ein kom ombord fann ein seg først ei ledig køy i lugaren forut og når ein hadde fått halmmadrass og køyklær på plass so var ein i grunnen "heime komen". Når ein so fekk på seg arbeidsklær og kom seg i arbeid saman med dei andre so var ein straks innlemma i kameratflokkon.

Skuta var nok litt større enn det eg var vant til, og seil og rigg og anna utstyr var større og tyngre å hanskast med, men stort sett var det slike ting som eg var kjent med frå før so det var greitt nok.

- Det som gjorde mest forskjell for meg trur eg var at dette var ein stimbåt. På motorbåtane som eg hadde vore på før var der alltid ei lukt av solarolje og motor og eksos, og når ein var i fart var det den stadige hamringa av motoren ein høyrde. Her var det berre ei udefinerbar lukt av stim, og alle lydar var liksom døyvde. Frå fyrste stund fann eg denne atmosfæren sær behageleg og alltid sidan har eg hatt ei særleg kjensle av velvære ombord i stimbåtar.

Skuta låg ved verkstaden no for å få innlagt elektrisk lys over alt. Før hadde der berre vore parafin og karbidlys ombord so det var ei stor forbetering. Eg kan ikkje hugse om vi fekk eit diesellaggregat ombord eller det var eit stimaggregat, eg trur helst det var stim for eg kan ikkje hugse at vi høyrde bråk av lysmotoren på turen. - Tida vart dessverre for knapp so der vart ikkje lagt opp til topplanterna so moroa med å tende denne og få den opp og ned fekk vi ha med på turen.

Ferdig ved verkstaden gjekk vi til Brandal og tok ombord spekktankar og deretter til Ålesund for å bunkre kol, "kole" som ein sa.

- Det var dette med tankane og kolinga som utgjorde det meste av arbeidet ved klargjeringa.

- Å få tankane på plass kunne vere vrint nok då det slett ikkje var alle som passa so godt til skuta. Nokre var nok laga og forma til skuta men sjølv.



Ei kvitrima «Aarvak».

andre kunne vere arvegods etter forliste skuter og det var ikkje alltid at mann hølet stemte so godt overeins med bakseluka i dekk. Eg hugsar at der var særleg ein tank som ein helst ikkje burde vere plaga av klaustrofobi når ein skulle ned i då mann hølet var halvt sperra av ein dekksbjelke so ein berre så vidt kunne vrikke seg gjennom.

Når tankane var komne på plass og forsvarleg faststempla var det neste å gå til Møre Kolkran og bunkre, vidare gjekk det slag i slag med å ta ombord proviant og utstyr, bende seil og gjere sjø klart over alt.

Noko av det siste var at vi gjekk til butikken hans Nils P. i Brandal der vi fekk ta ut litt "småproviant" på krita. Det var slik at kosten sjølvsagt var felles men pålegg måtte ein kjøpe sjølv, om ein ville ha det. Det var det som gjekk under namnet "småproviant", for dei fleste gjekk det på sirup og brunost, og det var vel heller sjeldan at det varde turen ut.

Heilt til slutt var vi på mönstringskontoret og mònstra på og dermed var vi klar å gå til sjøs. Det var visst fast regel at skutene gjekk nordover til Risøysundet for å gå ut derfrå og slik vart det denne turen og. Vi låg ei stund ved kai der , vi

tok inn ankera og talga alle bakseluker og eg trur vi la inn eit rev i storseilet før vi gjekk ut.

Sjøvakter var sette frå vi gjekk frå Ålesund og alle tørn tok då til å dreie. Det eg då hugsar best er fyrste rortørnet. «Aarvak» i si opprinnelege form var ein forunderleg bolle som det var heilt uråd å styre på ein bein kurs.

Ho var so vill og ustyrleg at du aldri visste kvar du hadde henne. Rett som du trudde du hadde fått roa henne ned nokolunde på kurs so skar ho brått ut som ho hadde tenkt å snu heim att, du gav støtteror men det hadde ingen verknad, du måtte gje meir og meir ror og like lite nytta det. Då med eitt kjem ho att, og då kom ho fort kan du tru. Ein måtte sveive roret so det kvein for å møte henne, men for seint vart det kor som var. Einast i frisk sidevind med segla oppe tedde ho seg nokolunde normalt.

Veret på overfarten var nokso bra, truleg ein liten kuling på det jamne, og frå ei retning so segla "stod".

«Aarvak» hadde 75 hk. dampmaskin og gjorde 5 knop i godt ver og smul sjø, men ho var ein svært god siglar og hadde forholdsvis stor



«Aarvak» med segl i isen.

seglføring so ho kom gjerne fram saman med dei andre.

Ein kveld smulna sjøen heilt av. Det var kolande mørkt men snart vart vi merksame på at der var eit sørpelag på sjøen. Vi var komne på ishavet. - Ingen hadde tenkt på å hale inn logga og no synte det seg at propellen var vekk, isen hadde teke den. 2. skyttaren fekk i det høvet ei overhøvling av skipperen fordi han ikkje hadde passa på.

Når vi no var komne i isen og smult vatn so tok vi straks til med dei siste førebuingar til fangsting. Utstyr som hadde vore stua vekk for overfarten vart leita fram og gjort klart.

Kol baksane vart fylt opp etter overfarten, det var eit arbeid som vaktene gjorde om natta som oftast. Ein halte kolet opp frå tankane i ei karbidpøs på ca. 30 liter, og bar det akterover til kolbakseluka.

Det gjekk ikkje so verst fort når ein kom so langt at ein mann kom seg ned på tanken, men med same ein byrja på ein usprett tank måtte ein fyrst ligge flat på dekket ved bakseluka og grave opp kol med ei lita bysse skufl til ein fekk so stort hol at ein mann kunne kome seg ned i tanken. Det var eit arbeid som var lite omtykt, og ein skulle helst ikkje lide av klaustrofobi, likevel hugsar eg netter med kuling og gnellkulde då det var godt å få smyge seg ned i tanken der det var forholdsvis godt og varmt i staden for å vere på dekk og hale opp pøsane og fryse stiv i kulda og vindan.

Det var ein ufråvikeleg regel at kvar mann skulle lage seg slire til flåarkniven som ein hadde fått utlevert saman med knivstål. Slire vart laga av tre. Kassefjøler var det vanlege materialet, og no skulle handlaget til den enkelte syne seg. Somme kom med reine kunstverk med utskjeringar og krusedullar både her og der, medan andre knapt fekk til eit brukbart produkt i det heile teke.

Det var visst ingen av dei uvante folka som hadde brukt eit knivstål før so det skulle og øvast inn. Det var ein hovudting å kunne halde kniven kvass so dette måtte ein lære, og både i tide og utide hørde ein lyden av kniv som fila mot stål.



«Aarvak» i fangst i 1930-åra. Foto Bjørlykke.

Det vart ingen storfangst med oss men vi hadde eit par småslag i knivskarp konkurranse med andre skuter og alt i alt fekk vi 12-1300 dyr, mesteparten var kviting.

- Vi tok og alt kjøtet, som var sterkt etterspurt til pelsdyr før og som var litt betre betalt enn spekket, eg meiner å hugse at vi fekk 30 øre pr. kilo.



Skinn på dekket til «Aarvak». Foto Bjørlykke.

Det var nok ein nokså normal tur med vekslande værtilhøve. Der sit enno i minnet eit par kveldar eller netter då vi stod og flådde i kuling og gnellkulde, eg kan mest kjenne kor vi fraus. Av og til lurte vi oss i le av keisinga og varma oss litt men då vart det eit alvorleg ork å gå tilbake til kulingen fram på dekk og fortsette flåinga med valne fingrar.

Mange av hendingane og inntrykka frå denne fyrste ishavsturen har nok for lenge sidan sokke i gløymslehavet men sumt står likevel klart og tydeleg fram i minnet. Rortørna under gang i isen, særleg under fangsting, var det ingen som var huga på. Det var ikkje berre at det var eit blodslit utan like, det var visst like mykje det at rormannen rett so ofte fekk herlege overhøvlingar frå han som stod i tønna.

- Ordbruket på ishavet var noko for seg sjølv, der fall ofte harde ord, særleg frå tønna, som kunne få ein stakkars førstereisgut til å tru at han hadde skjemt seg heilt ut og var heilt ubrukeleg. Men det var ikkje so vondt meint. Når mannen kom ned frå tønna var han gjerne smørblid og skøya med same mannen som han nyleg hadde skjelt ut etter notar.

- Ja mangt eit kunstuttrykk vart komponert der oppe i tønna og sendt ekspress ned til rormannen på bruhaugen.

- Dei som hadde nokre ishavsturar bak seg tok dette med stor ro som oftast, men det var nok ikkje alle som tok det so lett som ein litt eldre mann eg var saman med ein gong, som etter å ha fått ei kraftig "rivhette" frå tønna berre humra litt for seg sjølv og sa: "Det er lettare å få kjeft enn å drage roret". Det sa han endå det på denne skuta var stimstyring so roret gjekk mesta av seg sjølv.

På denne turen var vi so heldige at vi hadde trekkspelaren Ole Folland frå Kårvåg med. Det var feststunder på rolege frivakter når han tok fram trekkspel og spelte for oss, han var reine virtuosen og alle rekna seg som heldige som kom ilag med han på ishavstur. Han gledde mange med sin musikk på eit utals turar i isen, til han til slutt vart att der oppe i Vesterisen då "Buskø" kom vekk i 1952.

- Petter Liavåg som var 1.skyttar på «Aarvak» denne turen kom og vekk der same året. Han var då skipper på "Buskø".



Spekking av skinn.

Det som eg hugsar aller best frå denne turen er då eg for fyrste gong gjekk på isen for å ta eit dyr. Det var ein kviting som låg berre nokre meter frå skutesida. Den låg på eit lite flak og då eg hoppa bort på flaket kjende eg med ein gong at det berre so vidt bar, og det var dekt med seig blåstøde som gjekk mesta til knes og som gjorde det svært vanskeleg å få med seg føtene.

Eg fekk tak i dyret og fekk huka det på jollen. Nett då høyrdie eg dei ropa: "Pass opp for gamla"! Eg kika over skuldra og såg gammelselen som nett skaut opp på flaket og kom rett mot meg med gapande kjeft. Slik eg stod i blåstøda var der ikkje ein sjanse til å springe unna. Eg fekk vridd meg halvt rundt og med knyttneven i ein god ullvott slo eg av all makt ret på snuten av selen.

Eg ville knapt tru mine egne augo då selen krympa seg i hop og vart liggande stiv på isen. Eg høyrdie at skipperen ropte frå tønna: "Det va pinade meinung i", og vidare: "Skyt dyret Sylla".

Eg kom meg so pass til sides at 2.skyttaren fekk skyte tett forbi meg og eg lengde an dyret før eg sjølv kom meg ombord, litt våt på føtene men elles i god behald.

- Eg tenkte med meg sjølv at dersom det er slik det går for seg på ishavet so gjev eg var vel heimkomen. På same tid vart eg klar over at eg nok var godkjent som fangstmann sjølv om eg var ny i faget.

Eg sa før at eg meinte denne turen var på lag som ein gjennomsnitts Vesteristur. Det innebar og at vi fekk ri av ein av dei mesta årvisse Vesteris-orkanane, og sjølv om vi kom svært fint frå det so var eg likevel klar over at her var krefter oppe og ovra seg som ikkje var til å spørke med.

- Vi var visstnok eit stykke inne i isen då det tok til å blåse opp og dei hadde vel truleg fått melding om stormen. Vi hadde radiomottakar men ikkje sendar, og oppsynsskipet "Fridtjof Nansen" var påfeltet so ein fekk værmeldingar frå dei.

Det var visst slik at skutene vanlegvis prøvde å kome seg ut av isen i slike høve og det gjorde vi no og. Vi sleit og gjorde sjøklar skuta men det var sanneleg ikkje so lett gjort.

Det var omkring 30 minusgrader og demletett frostrøyk, vindstyrken var slik at det ver mesta uråd å stå oppreist på ope dekk. Verst var det då vi skulle legge inn fire rev i storseilet. Det såg heilt vonlaust ut å få tredd inn revline og



Oversegling med segla oppe. Foto Bjørlykke.

stikkbaut i slik kulde då alt tauverk var oppsvulma av is og so stivt at det ikkje let seg bøye.

På eit eller anna vis fekk vi likevel gjort jobben men slik eg hugsar det so slapp vi å bruke seglet. Vi kom oss ut av tettisen men der måtte sikkert vere godt med strimlar og utreven is utanfor kanten for vi hadde livd av is heile tida. Eg meiner elles å hugse at denne stormen ikkje var so langvarig, so det gjekk av seg med skrekken..

I Vesterisen vart det ofte snakka om "Påkestormen", det fall seg visst slik at ein ofte hadde storm i påskehelga, men om denne stormen var i påska kan eg ikkje hugse. Vi hadde i alle fall påska i isen.

Det var fyrste gongen eg var heimanfrå i påskehelga, men det vart so visst ikkje siste gongen.

Frå 1936 fram til 1970 var det berre to år eg var heime i påska, det var i 1951 då eg vart sjuk like før ishavsturen so eg vart heime, og i 1962 då eg gjekk skipperskule i Ålesund.

Om avslutninga av fangstinga og om heimturen hugsar eg ikkje noko særleg. Eg trur vi hadde bra ver heimover og vi gjekk direkte til Brandal for tollklarering, på den tid hadde lensmannen i Hareid tollmyndigkeit.

Etterpå gjekk vi fyrst til Ålesund for å levere selkjøtet. Vi hadde teke kvar einaste skrott og

dei vart lagt i garnrenna akter der dei fraus stive. No måtte vi skjere dei reine for spekkrestar før dei vart vegne og levert til pelsdyr før.

So vidt eg hugsar fekk vi 30 øre pr. kilo og det vart omtrent nok til å betale samsen. - For spekket fekk vi 18 eller 19 øre, og vi hadde omkring 250. kr på lott når samsen var betalt. Vi rekna det for ein middels brukbar tur.

Eg hadde likt meg svært godt på turen og eg hadde alt gjort opp med meg sjølv at det skulle verte fleire slike turar.

Eg nemnte noko om at vi kjempa med å få tredd inn "stikkbauten" då vi skulle reve storseglet under stormen på turen. Dette treng kanskje ei nærmare forklaring for «Aarvak» er den einaste skuta der eg har sett denne måten å reve storseglet på.

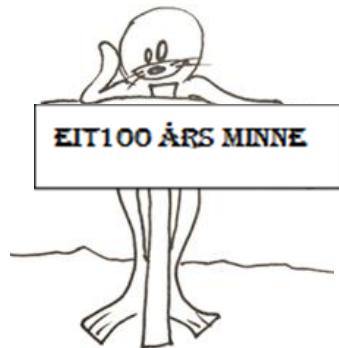
Det vanlege har vore at ein brukar ei på forhand tilpassa rev stropp med sjakkel i eine enden. Då tok ein berre renneløkke rundt bomnokken og sjakla andre enden rett i rev kausen, ferdig med det.

Stikkbauten var eit heller langt 3-toms Manilla tau som til vanleg var rulla opp rundt bomnokken. På kvar side av nokken var der ein kraftig trekloss med fire hol til å tre stikkbauten gjennom når ein skulle reve, etter at ein først hadde tredd den gjennom rev kausen. Samanlikna med rev stropp synes det både tungvint og upraktisk, særleg under slike tilhøve som vi hadde i stormen og kulda oppe i isen då alt var beinfrose og oppsvulma til dobbel tjukkleik.



Den bjergede sælfanger

Motorkutteren «Vesterhavet» av Aalesund indbragte for en tid tilbake motorkutteren «Saltdalingen», som var fundet drivende i isen, forlatt av manuskapet.



Under sjørettens behandling av denne sak forleden i Aalesund oplystes det, at «Saltdalingen» va bygget iaar i Saltdalen og blev besigtiget før avreisen.

Den var assurert paa kasko i Norske Loyd for 117.000 kr., utstyret var assurert i Kristiansunds forsikringsselskap for 10.000 kr. og fangsten i samme selskap for 100 kr. pr. dyr. «Saltdalingen» hadde noget over 40 dyr inde da den blev forlatt.

«Vesterhavet»s fører, Mikal Marø, Brandal, gav iflg. «Aalesunds avis» følgende skildring av det passerte:



«Vesterhavet»

Den 4. juli om morgenen befandt vi os paa 64 gr. nordlig bredde og 35 grader vestlig længde og vi blev da fra dampkutter «Vesterhavet»

opmerksom paa en motorkutter med nødflag oppe. Vi sluttet at fangste og styrte hen til skibet, hvis manuskap hadde forlatt det og det var halvfyldt med vand. Propelvingen var avbrukket, likeledes roret.

Vi gik straks i gang med at lænse motorkutteren ved hjælp af «Vesterhavet»s lænsepumpe, hvorefter vi slæpte den ut til iskanten. Vi begynte at fangste paany, men da veiret blev stormfuldt maatte vi opgi dette for at ta vare paa motorkutteren. Vi slæpte den til Island, hvor ror- og propellskaden blev foreløbig utbedret. Da dette var utført satte vi atter en del av vort manuskap om bord. Der blev utlagt slæper fra «Vesterhavet» og vi begynte paa hjemturen. Begge skipe ankom til Aalesund i god behold den 23. juli.

Han forklarte videre at «Saltdalingen» laa omrent en mil inde i isen og omgit av is paa alle kanter.

Han mente at som is- og strømforholdene var hadde ikke «Saltdalingen»s besætning andet at gjøre end at forlate skibet som var hjælpesløst. «Vesterhavet»s manuskap, 13 mand, arbeidet uavbrutt i 12 timer med at lænse «Saltdalingen» og faa den ut af isen.

Dette sidste tok 5 timer. «Saltdalingen» blev kjørt ind i et isflak – den vanlige fortøyningsmaate – mens «Vesterhavet» fortsatte at fangste. «Saltdalingen» fløt med et kvarters pumping i døgnet. Grunden til at skibet var halvfyldt med vand mente han kom av at skibets nater hadde git sig under isskruiingen og da skruingen ophørte er naterne tætnet igjen.

Da veiret blev stormfuldt gik man til Island for at faa «saltdalingen» reparert. Dette tok to døgn.

Reparationen utførtes av «Vesterhavet»s manuskap. Propelen blev erstattet med en

reservepropell man fandt om bord og roret blev gjort brukbart ved hjælp av en plate som blev tat ut av «Saltdalingen»s maskindørk.

Fra Island gik slæpningen let, da man kunde benytte «Saltdalingen»s egen maskine.

Paa grund av arbeidet med «Saltdalingen» gik «Vesterhavet» glip av fangst, hvilket han anslog til 900 dyr, til en værdi av 60.000 kr. Alle fangstbaate i nærheten hadde fuld fangst.

(Avisa «Nordkap» 27. august 1918.)

Knud Rasmussen fortæller Hvorfor det gikk saa galt. Feil ved tidligere kartlægginger

Fra vor brevkorrespondent

(Morgenbladet 28. mai 1918)

København 25de mai.

Tidligere end man hadde ventet ankom Knud Rasmussen sammen med geologen Lauge Koch og eskimoen Ajako og kone i dag til København.

Skibet de kom med fra Færøerne hadde hat medvind og god strøm og i den anledning kunde man i dag hilse de raske Grønlandsforskere velkommen, da skibet la til Bolverket litt over klokken 12.

Hverken komiteen for Thuleekspeditionen eller andre hadde ventet dem hertil før søndag formiddag og mottagelsen blev derfor temmelig formløs. Tilstede bar bare komiteens formand, ingeniør Nyboe, en del journalister og andre, men de gav til gjengjeld Knud Rasmussen og hans fæller et kraftig hurra da skibet lagde til. Paa dækket stod Ajako og hans kone i sine Grønlænderdrakter og paa broen, saman med kaptein Thoresen, stod Knud Rasmussen og hans hustru med sine to smaapiker – disse tre var



Knud Johan Victor Rasmussen (født 7. juni 1879, død 21. desember 1933)

seilet skibet i møte og var gaat om bord i Sundet – samt geologen Lauge Koch. Straks efter ankomsten hadde vi en samtale med Grønlandsforskeren i skibets kahytt.

Knud Rasmussen er rask og frisk, brun og værbidt og i rolige gripende ord fortæller han om den frygtelige tur i Nordgrønlands ismarker, hvor den 2den Thuleekspedition maatte efterlate to af sine udmerkede medlemmer som lik. Til ære for de to som blev deroppe, hadde han flaget paa halv stang ved ankomsten til København.

Vi skal her i korthet fortælle en del af det Knud Rasmussen meddeler:

Vor ekspedition nordover var anlagt som en jagtekspedition, det vil si, at vi bare hadde tat de knappest mulige forraad med og for øvrig skulde forsyne os paa bedste maate ved at skyte det vildt som efter sigende fandtes paa disse kanter. Tidligere ekspeditioner saavelsom grønlænderne berettet nemlig om vildtrigdom, men dette viste sig beklageligtvis at være feilagtig paa dette tidspunkt, ti der var

umaadelig knapt med vildt og herfra maa man utlede grunden til alle de savn ekspeditionen kom til at lide.

Den 6te april reiste ekspeditionen fra Thule – vor station der oppe – den bestod av fire grønlendere, deriblant Henrik Olsen og Ajako, botanikeren dr. Thorvald Wulff, geologen Lauge Koch og mig selv.

Vi hadde ved avreisen 27 slæder og 355 hunde og efter en maaneds reise, hvorunder vi fandt flere gamle depoter, saaledes et fra «Discovery-ekspeditionen» fra 1876, hvis konserveres endnu var ganske friske, naadde vi den 7de mai frem til Oragon Point mellem St. Georgs fjord og Sherard Osbornes fjord, hvorfra vor lange fottur skulde begynde.

Efter at ha kartlagt Victoria Inlet indtil den 18de mai deltes ekspeditionen i to lag. Det ene kom til at bestaa av Koch, Ajako og Knud Rasmussen og det andet av dr. Wulff, Henrik Olsen og de to andre grønlændere. Dette sidste lag skulde drage op langs kysten og jage, for senere at støte til de andre ved Long fjord, mens disse drog utover længere inde.

Hundeantallet er efterhaanden indskrænket til 72 og der maa stadig jages for at skaffe føde.

Lidelserne begynner

Men vanskelighetene blir efterhaanden store og næsten uoverkommelig. Mægtige snemasser gjorde vor fremmarch umaadelig vanskelig, vildt fandtes ikke, moskusokser fandtes ikke, og sæl kunde vi heller ikke faa fat i.

Efterhaanden maate vi slaa hundene ned, fordi vi ikke kunde skaffe føde til dem og med sulten jagende efter os ofte gaaende i snevand til midt paa livet arbeidet vi os frem og kartla blant andet flere helt nye fjorde.

Samtidig opdaget vi at landet var ganske annerledes end angit, Peary-kanalen var saaledes ganske dækket av indlandsis, fjorde var indsvævret og hvor der skulde være land fant vi indlandsis.

De to lag møttes et par gange og skiltes igjen, anden gang den 16de juni, og da var situationen ikke gunstig, ti andet lag hadde ikke faat

anledning til jagt og av hundene er bare de 14 igjen.

Saa kartlegger de Long-fjorden fra 20de til 23de juni, og heldigvis lykkedes det os ved Mc.Mitlan-dalen at nedlægge 13 moskusokser og en del sæl, saa det atter kan bringes litt liv i dyr og mennesker. Efter dette enestaaende held undte vi os nogen dageshvile; den eneste vi fik paa hele ekspeditionen.



Moskus og bikkje på Grønland. Foto Storholz.

Kampen for livet.

Saa forlot vi dette sted den 14de juni, men nu hadde sommeren smeltet saa meget is, at vi ofte måtte drage gjennem isvand 12-14 timer daglig. Vi hadde ventet, ved vor reise mot den sydøstlige kyst – det var en tur paa 1000 km. – at trøffe mængder av vildt, men vi blev skuffet, tida vi kom omkring Victoria- og Nordenskjoldinlet opdaget vi, at vi i stedet for et stort isfrit land, måtte et bredt belte av aapent vand.

Der fandtes bare et smalt forland, hvis indre var dækket av indlandsis og her hvor vi hadde spolet paa den gode jagt, fik vi bare fat i to sæl, de andre vi skjøt gik tilbunds i ferskvandet fra den smelte is.

I stedet for at vi nu skulde samle kræfter til turen over indlandsisen, maatte vi allerede nu begynde paa de indskrænkede rationer.

Henrik Olsen forsvandt sporløst.

Vi er nu naadd til det punkt i beretningen, hvor den første store sorg rammet den ille utforfærdede ekspedition og Knud Rasmussen.

For jagtens skyld delte vi os i flere lag, det vi maatte sprede os over saa stort et terræn som mulig, og da vi møttes igjen manglet Henrik Olsen.

Vi ventet paa han til den følgende dag, men han kom ikke – og saa blev vi ængstelige. Vi søkte og søkte efter ham i tre dage men alt forgjæves, ingen spor efter han var der og tilsidst maatte vi gi op.

Hvorledes Henrik Olsen er omkommet, vet ingen av os. Han er kanske styrtet i en revne, er ved et uheld kommet til at skyte sig selv, eller er muligens blit overfaldt og dræpt af de vilde ulve, som findes her, mens hansov.

Inden vi drog bort, la vi dog ut varder, for det tilfælde, at han skulde komme tilbage – men vi saa ham aldrig mere.

Avsted igjen.

Saa maatte vi drage videre. Dr. Wulff skulde ha været efterlatt ved bunden av Nordenskjøld Inlet, for at foreta botaniske studier, men det opgav vi og besluttet stedet at komme op nordenfor Longsfjord.

Vore hunde maa vi efterhaanden skyte til føde for os sjølv og for de andre, efterhaanden er vi naadd ned til to spand med syv hunde i hvert.

Alt hvad vi kan undvære efterlates efterhaanden ogsaa vore soveposer saa at vi derefter maa sove paa teltlærred utbredt paa isen.

Men vi maatte starte for hjemturen over indlandsisen, vi skulde hjem den vei, dels fordi det var den korteste vel, 435 km., og dels fordi vi ikke kunde transportere vore samlinger langs kysten. Vi hadde da rationer bestaaende av moskusoksekjød, 48 pund pemmikan og havregryn, til 16 dage; det vil si, det er bare halvrationer, ti de bestaar av en stor kop velling lavet av pemmikan og havregryn to gange om

dagen. Moskusoksekjødet maa gjemmes til hundene.

Og jeg maa si, indskyter Knud Rasmussen, vi var altid frygtelig sultne og mest naar vi netop hadde spist!

Den 21de august spiste vi vor sidste proviant; vi hadde da endnu 5 hunde tilbage, bare 30 km igjen og ordentlig veir, saa vi trodde, vi var reddet. Men saa blev det tøveir og regn, elvene skummet over av vand, hundekjødet, som vi maatte leve av, gav ingen styrke, og da vi den 24de august naadde snebart land, spiste vi vor sidste hund.

Her lykkedes det imidlertid Ajako, som under hele reisen hadde vist sig som en ualmindelig dygtig jæger og flere gange hadde bragt os ut den mest overhængende nød, at skyte fem harer.

Marschen tilbake

Vi er nu naadd til reisens andet tragiske moment, dr. Wulffs død.

Allerede i nogen tid hadde Wulffs kræfter været sterkt i avtagende, han hadde ikke kunnet taale strabadserne i isvandet og hadde været saa utmattet i de sidse dage, at vi hadde maattet trække ham paa slæderne. Ved ankomsten til land blev han dog noget kvikkere og da der var god harejagt, mente vi ham utenfor fare.

Det vedtoges saa, at Ajako og jeg skulde søke at naa frem til Etah for at hente hjælp, mens de øvrige skulde drage fremad i et langsomt tempo til et bestemt aftalt sted, hvor vi lett kunde finde dem.

Den 25de august drog vi av sted og den 30te naadde vi Etah, hvorfra der øieblikkelig sendtes seks hjælpeslæder med proviant. Men hjælpen kom for sent for Wulffs vedkommende.

Vi selv naade Etah fuldstændig utmattet, de sidste 70 timer før ankomsten dertil hadde vi gaat uavbrutt.



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

*- PE produksjon - skrog - seksjoner - alle type konstruksjoner - sport
/fritid - trykksaker*

Teknisk support - kjøp/salg - import/eksport - crewing

Dekksgut.

Av Helge Ødegård

Hausten 1939, den store verdskrigen hadde vart eit par månader, og Polen var okkupert. På vestfronten var det stille. Soldatane låg i sine stillingar, det var den franske Maginotlinja og den tyske Siegfriedlinja, (Vestvollen).

Dette var forsvarsverk oppført i mellomkrigsåra. Den franske Maginotlinja var regna som noko av det beste forsvarsverk i heile verda. Den tyske Vestvoll var vel også av dei betre. Soldatane på begge sider hadde problem med å få tida til å gå. Telefonkrigen vart denne periode av verdskrigen kalla.

På sjøen var der ikkje same fredeleg tilstand. Ubåtkrigen starta straks krigen var i gang. Dei tyske ubåtane var klar til aksjon frå første dag. Krigen var ikkje gammal før den første norske båten krigsforliste og norske sjøfolk miste livet. Då krigen tok til fekk alle norske sjøfolk lov til å mønstre av om dei ville. Dei kunne mønstre av på dagen, dei spesielle hyrekontraktar om tid og stad for avmønstring vart sett ut av kraft. Eg trur det same galdt for svenske sjøfolk.

Eg huskar at der låg to svenske skip i Ålesund lenge.

Dei låg der på grunn av mannskapsmangel. Sjømannsorganisasjonane og Rederiforeninga vart samde om krigstillegg for sjøfolk, og havet vart delt opp i ulike soner. Der var soner med 200 % krigstillegg og mindre etter som risikoen vart vurdert.

Nordsjøen vart vurdert til høgaste sone. Det var ingen tvil om at Nordsjøen var den farlegaste sona for sjøfolk. Her var det kort veg for ubåtane å gå for å finne bytte. Fly kunne bombe skip, eller "droppe" magnetminer ved austkysten av England.

Tyskarane hadde gjort forbetingar på minene sine. Dei begynte med magnetminer, dei minene var skumle. Slike miner vart slept i skipsleia der det ikkje var for djupt. Der kunne vere fleire "hakk" på ei slik mine, så ein eller to båtar kunne gå uskadde over mina.

Ein båt som brukte same leia seinare og følte seg trygg, kunne utløyse den. Den gamle måten med minesveiping dugde lite mot desse minene. Men

etter kvart vart der funne opp forsvar også mot denne minetypa.

Eg hadde gått heime ei stund hausten 1939. Hadde gjort ein god tur i Stretet, men hadde lyst ut til sjøs. I slutten av oktober månad hørde eg at "Bjørkhaug" låg i Ålesund og der kunne der vere jobb å få.

Eg manna meg opp og gjekk på telefonsentralen og ringde Elling Aarseth, det var hans båt. Eg fekk med ein gong lovnad på jobb som dekksgut. Elling var frå Vartdal og tok gjerne folk frå heimkommunen si ombord på båtane i reiarlaget. Vi frå Vartdal vart vel nesten prioritert vil eg tru. Eg hadde også vore ombord i "Buskøy" i Stretet, så derfor.



«Buskøy» med kviting på dekk. Foto Peder Åkre.

Eg gjekk heim til foreldra mine og sa frå om den nye jobben. Så kjempeglade vart dei nok ikkje, men eg vart ikkje møtt med sterke protestar. Mor var fort i sving med å pakke det eg måtte ha med av kler og slikt. Den tid måtte vi også ha køyklær, krus, kniv og gaffel. Eg kan ikkje huske om vi måtte ha madrass også. Må vel tilstå eg var litt stolt av meg sjølv, eg hadde skaffa meg jobb på eiga hand. Det også utan å rådføre meg med nokon. Eg var då 16 år gammal.

Ruteforbindelsen var ikkje så god den tid. Mjølkebåten gjekk til Ålesund om morgonen, og kom tilbake om kvelden. Det gjekk nokre timer, så hadde Elling Aarseth ringt til telefonsentralen og sagt han ville sende ein båt for å hente oss.

Eg hadde i mellomtida fått vite att Johannes Kristoffersen, også frå Nøre Vartdal skulle ombord i "Bjørkhaug" som matros. Eg var glad for at Johannes også skulle ombord i same båt. Det var nesten som å få lag med ein storebror. Elling hadde sendt ein liten slepebåt han hadde. Den kom til kai på Nøre Vartdal og henta oss.

Det hadde fort gått rykte i bygda at Johannes og eg skulle reise til sjøs, så då båten kom for å hente oss så var mykje bygdefolk møtt opp. Eg må vel sei at det var med blanda følelsar vi tok farvel. Vi skulle ut i det store ukjende. Der var vel dei som lurte på om det var siste gang dei såg oss.

Vi kom ombord i "Bjørkhaug" og så var det på mönstringskontoret for å mönstre. Eg kan ikkje huske om eg måtte ha skriftleg løyve frå foreldre. Sjøfartsbok vart ikkje brukt, men eg fekk eit stempel i dåpsattesten. Var det Brøgger mönstringsmannen heitte tru? Det var dotter til mönstringsmannen som tok seg av det praktiske ved mönstringa.

"Bjørkhaug" var på 3200 tonn, den var innkjøpt frå Holland i 1938, trur eg. Den kom vel som erstatning for "Duks" som forliste i Østersjøen. Bjørkhaug var av den vanlege typen skip. Høg bakk, pop og midtskip. To luker på fordekk og to på akterdekk, Ein bom på luke 1 og 4, 2 bommar for luke 2 og 3. Men der var berre ein vinsj ved kvar luke.

Den tid hadde vi aldri hørt snakk om patentluker, nei her var det skjærstokkar og lukelemmar. "Bjørkhaug" hadde gått ein sesong i pianøttfarta på Vest-Afrika. Der hadde dei fått ombord ein apekatt og ein mulatt. Mulatten var frå Kapp-Verdeøyane, Teodor heitte han. Kapp-Verdeøyane var portugisisk koloni den tid. Teodor ville svært gjerne bli rekna som portugisar. Apekatten var visstnok kjøpt og betalt. Teodor var komen ombord som blindpassasjer og no var han messegut.

I mange kleskap hang der tropehjelmar så her var det sjøfolk som hadde segt på tropane! Ser vi foto av sjøfolk som seila på varmen i den tid har nesten alle tropehjelm på hovudet. Eg hadde ein innfødt maskinassistent ombord på "Giskøy" då vi var i Ghana i 1960. Han fortalte meg at såg dei kvite utan tropehjelm før krigen trudde



Dekksguten. Illustrasjonsfoto: Riksarkivet

dei det var slike som hadde fått solstikk og hadde "tørna".

På "Bjørkhaug" hadde dekksfolka lugarar forut, og maskinfolka akterut. Vi var 8 mann på dekk, Båtsmann, 3 matrosar, 2 lettmatrosar, jungmann og dekksgut. Slik eg huskar det var der ein 4 manns lugar og to 2 mannlugarar. Vi hadde også messa der under bakken.

Der var også eit vaskerom, men den var så kaldt og trist. Der var heller ikkje vatn i vaskerommet, så vi måtte midtskips for å hente vatn. Vi var ikkje så godt vande med lugarar på fiskebåtane, men lugarane på "Bjørkhaug" var tristare enn vanleg.

Det var mykje jobbing på turen frå Ålesund til Langstein. Vi skulle gjere reint etter kol lasten. Roma måtte feiast og spylast, og det same måte over baksen. Nå skulle denne over baksen fyllast med papirmasse. Så det var hard køyr det døgnet det tok å gå til lasteplass. Vi var også mange nye dekksfolk, og det gjorde ikkje arbeidet noko lettare. Det tek litt tid å bli kjent ombord på ein båt.

Langstein er ein liten plass langt inn i Trondheimsfjorden. Det var nok berre ein utskipningsplass. Lastearbeidarane kom frå omlandet der, og eg hugsar dei "bisna" nysgjerrig på apekatten.

Mange av dei såg nok også ein neger for første gang. Det var ikkje så ofte vi såg folk med annan hudfarge i Noreg før krigen. Apekattar sprang

heller ikkje i trea til kvardags. Personleg kom eg etter kvart til å like Teodor betre enn apekatten. Apa kunne vere full av faenskap, og den var ofte sur og grinete. Det tok nokre dagar å få lasten ombord, vi brukte våre egne vinsjar.

Vi dekksfolka var vinsjmenn, og eg vart sett til å køyre vinsj på trearluka. Må tilstå eg fekk litt kjeft stundom. Det var ikkje alltid så greitt å få hivet på rett plass. Men øving gjer meister, og det gjekk betre etter kvart.

Kan ikkje huske vi var i land på den plassen, der var vel heller ingen ting å gå på. Vi var vel også nokså trøtte når kvelden kom. Etter arbeidstid måtte vi dekksfolka legge presenning på lukene så lasten ikkje skulde bli skadd av regn. Slikt tok tid. Dette var overtidsarbeid, kr. 1 pr. time.

Vi fekk lasten ombord og løsen tok oss til Grip der han gjekk frå borde. Så begynte turen til England. Før vi kvitta oss med løsen vart livbåtane svinga ut og gjort klar. Vi hadde også ein ekstra livbåt ståande på trearluka. Eg vil nok ogsåtru at vi hadde redningsflåtar. Dette arbeidet med å gjere livbåtane klar sette nok litt alvor i oss. Sjølv eg som var ung forstod kva dette betydde.

Hyra mi som dekksgut var kr. 49,50 pr. månad. Vi sjøfolk hadde krigstillegg. I fart på Nordsjøen var dette tillegget kr. 18 pr. døgn. Krigstillegget dreia frå vi gjekk frå Noreg til vi var tilbake. Krigstillegget var likt for oss alle, kr. 18 for skipper, det same for dekksgut. Det må vere rett å minne om den risiko vi tok. Der var mange norske sjøfolk som hadde mist livet under krigsforlis den hausten.

Ei lita historie om dette tillegget: Med 18 kroner pr. døgn auka månadsløna mi som dekksgut mykje. Ein dag eg sto til rors sa skipperen til meg: "No tener du mykje pengar dekken." "Ja", svara eg, "no sparer eg til min første million!" Det var ein replikk som slo ann. Ein million var slik ein ufattelag sum, så den historia gjekk båten rundt på ein augneblikk.

Skipperen på "Bjørkhaug" var ein eldre mann. Han hadde segla som skipper på seglskuter under den første verdskrigen. Då hadde han mist mange mann ved torpedering. Han ville ikkje at vi dekksfolka som budde forut skulle gå til køys

der, då spesielt om natta. Så visov stundom i offisersmessa, eller vi "slang" oss på maskinristene.

Litt uvanleg vart også vaktene sett, dekksfolka vart delt i to vakter. Vi var fire mann på kvar vakt, vanleg var to mann. No i ettertid forstår eg at skipperen gjorde dette for ta vare på mannskapet. Vi var ein mann til rors og ein gjekk utkik. På "Bjørkhaug" var der opa bru. Det vil sei, der var ikkje rorhus.

Rormannen stod under open himmel, der var ein liten platt circa 0,50 x 0,50 meter bak rattet. Det var rormannen sin plass. Det kunne ofte vere surt å stå der ein heil time. Vi hadde ikkje utkikk på bakken. Utkiken var også på brua, der det var eit lite overbygg på kvar side av brua. Vakthavande styrmann hadde overbygget til lo, utkiken fekk det til le. Der til le var minst ly for vinden. På "Bjørkhaug" med dobbel vakt fekk både rormann og utkik avløysing etter ein time. Styrmannen måtte stå der heile vakta. Skulle vakthavande sjå i kart måtte han inn i bestikken, der det var ei trapp ned. Vi fekk litt grapsevær, så eg måtte spy litt, elles gjekk overfarten fint.

Trur vi fekk landkjennung ved Peterhead, vi passerte i alle fall Aberdeen på veg sørover mot losseplass. På turen langs med kysten av England hadde vi fint vær.

Huskar eg stod på dekk saman med Svein Sætre, då der kom eit fly nokså lavt. Dette flyet var litt forunderleg. Det hadde ein stor ring frå vengespiss til vengespiss. Vi forundra oss over dette flyet, men no veit eg dette var forsøk på uskadeleg gjering av magnetiske miner. Ringen flyet hadde var magnetisk. Eg trur dette forsøket på minerydding var mislukka. Flyet flaug lavt og kom nesten til skipssida. Svein var ofte litt av ein skøyar, han tok eit kosteskift og "skaut" på flyet. Flygarane flirte og vinka til oss, dei var så nær vi så såg ansikta godt.

Vi kom til losseplassen, vil nok tru det var i Thames ned for London. Vi var ikkje i dokk, men ved lågvatn stod vi på grunn. Men der var det berre gjørme så skipet tok ikkje skade av dette. Her vart også våre vinsjar brukt, men no var det engelske vinsjmenn.

Vi hadde eit uhell, mastefestet for ein lossebom slitna, og bommen fall ned. Merkeleg nok vart ingen skadd då bommen fall i rommet. Etter eit

lite opphold forsette lossearbeidet som før. Kva om noko slikt hadde hendt i dag?

Kan ikkje huske vi var i land på denne losseplassen. På dei plassane i Thames er det ofte langt til by eller tettstad, så vi heldt oss ombord.

Eg huskar fleire av oss sydde sjømannssekkar, seglduk til sekkar "heldt" reiarlaget. Det var vanskeleg å få skikkeleg skap på botnen i sjømannssekkene. Men eg fekk den godkjent av far då eg kom heim. Sjømannssekkene eg sydde kom bort, no heng slike sekker på utstilling hjå folk.



No heng slike sekkar på utstilling. Sjømannssekk i utstillingane på Ishavsmuseet.

Eg fekk lære å spleise vier, båtsmannen var snill slik. Min jobb som dekksgut var også å vere messegut for dekksfolka. Men eg kan ikkje klage, det var ikkje så ofte dei brukte kjeft. Det kunne bli litt knapp tid for oppvask, ein time til oppvask for 8 mann var i minste laget. Messa skulle også reingjerast på den tida. Vil også tilstå at eg likte betre arbeid på dekk enn reingjering og oppvask.

Ein ting minnest eg, der var luftvernstilling like nær losseplassen. Ein dag hadde dei øving med sperrebållong. Må vel nesten fortelje kva dette var. Det var store ballongar som var fylt med gass. Dei skulle forhindre fly å angripe visse mål. Soldatane hadde oppe ein slik ballong og skulle vinsje den tilbake. Men i ei vindrose sleit den seg og reiste.

Det var rart å sjå farta den hadde, steig til vers og drog mot Nordsjøen. Er litt usikker på om dei ballongane var til stor hjelp ved fly angrep.

Ferdig utlossa gjekk vi lenger nord på kysten for å laste kol for Ålesund. Er litt usikker kva vi gjekk til, men den kan hende vi lasta i Middlesbrough. Folk reiste over elva på ei plattform. Transporter kalla dei denne plattforma. Billetten kostar nokre små øre. Plattforma hang i vier og der var vel løypekatter som gjekk på vieren.

Vi låg saman med ein norsk båt som lasta der, "Ragni" var namnet, trur eg. Ein svenske låg der også å lasta. Vi skulle gå ut på same høgvatn som det to båtane. Så der vart visstnok litt tull med utklaringspapir for "Bjørkhaug". Vi måtte vente til neste høgvatn. Svensken og "Ragni" gjekk ut og krigsforliste begge to. Der kom vekk fleire mann på begge båtane.

Når ein er ung og dum tenkjer ein lite på personleg fare. Eg såg på nokre soldatar som hadde øving eit stykke borte, og tykte synd i dei som skulle i krigen. Men krigen var vel mykje nærmare for meg enn for dei. Dette var nok helst ei gjeng med heimevernsoldatar som aldri kom i krig. Krigen for oss sjøfolk låg berre rett ut for hamna, miner låg i leia og ubåtar lurte lenger ute.

Ei hending huskar eg spesielt frå denne byen der vi lasta kol, hendinga skapte diskusjon i messa. "Bodø" var i land ein kveld, og der hadde han møtt ei jente som dreiv "forretning" på kveldstid. Han vart med ho heim og betale eit pund for natta. Han måtte i badet og skrubbast rein før dei gjekk til køys. Gamlekarane reagerte på prisen. Fem shilling var dyrt nok, meinte dei. Kaste vekk eit heilt pund, det var sløsing med pengar.

"Bodø" kjøpte også morgonkåpe av silke som julegåve til mora si, det også var litt råflott.

Morgenkåpa var det tilgiving for, men så mykje for ei jente, nei. Vil nok tru det var ei slik luksushore Bodø var saman med. Det med bad og slikt var ikkje i kvarmanns hus då. Vi lasta kol, så det gjorde vel godt med litt reingjering. Men baderom og slik var ikkje vanleg i England på den tid. Så dette var nok ei jente av høgare klasse, eller ei som slo seg opp på krigen.

Vi kom ut på neste høgvatn og turen mot Ålesund tok til. Kan ikkje huske der hende noko spesielt, vi var naturlegvis spente på om det ville klaffe med jul i Ålesund. Vi fekk jula i Ålesund. Mellom jul og nyttår vart der litt av- og påmønstring. Der var nokre nye på dekk, det same i maskin. Bodø mönstra av og reiste heim, så mor hans fekk morgenkåpe av silke.

Ferdig utlossa gjekk turen til Hommelvik, meir papirmasse for England. Då vi låg i Ålesund fekk styrmennene "bestikk" på brua. Ei av dekkshyttene som til høyrde "Veslekari" vart plassert der. For styrmennene var nok dette eit stort gode.

Hommelvik var ein bra stor plass, der var vi mykje i land. Eg vart sett til vaktmann ombord, gjekk vakt 8 timer kvar natt. Der var lite å vakte på, men eg måtte purre ut folk til arbeidstid. Byssekompisen skulle vere slagga og klar til kokken tørna ut. Men der låg gjerne ein liten godbit i byssa for den som var vaktmann. Fortøyningar var ikkje noko problem der i Hommelvik.

Vi fekk nyttår der på lasteplassen. Vi høyrde om stor fest på Folkets Hus. Og Statsministeren, (Nygårdsvoll), skulle tale. Festen hadde dei fleste lyst på, men der var eit lite problem, vi burde ha litt sterkt for å få festhumør. I Hommelvik var der ikkje vinmonopol, så vi måtte til Trondheim.

Eg vart utteken til innkjøpssjef, var vaktmann og fri om dagen. Fekk med to koffertar og innkjøpsliste, samt pengar. Der var eit minus, eg var berre 16 år og aldersgrensa for innkjøp på Vinmonopolet var 21 år. Får du ikkje kjøpe, så ta drosje og la sjåføren handle, var rådet eg fekk. Vanleg kjøpte folk dobbelreinsa på polet den tid, den var billig. Men vi var rike. Krigstillegget for førre tur hadde vi fått utbetalt i Ålesund. Så her

gjekk det på 60% sprit og andre flasker i litt høgare pris.

Handelen gjekk greitt, eg fekk handle på eit "pol". Fekk visstnok berre 4 flasker i gangen. På dei andre vinmonopola, der var 3 "pol" i Trondheim, handla drosjesjåfören. Eg kom tilbake til Hommelvik, og kvar mann fekk sin bestilling. Eg trur ingen handla meir enn ei flaske.

Dei fleste ombord på "Bjørkhaug" var på nyttårsfesten, eg også fekk fri til den festen. Nygårdsvoll heldt tale. Ei lita setning sette seg fast hjå meg. "Vi må halde oss nøytral. Same kva side vi skulle kome inn på i krigen, så misser vi sjølvråderetten vår", sa han.



Festen vart nok litt "livat" etter kvart, men stort sett gjekk det fint. Eg gjekk litt tidleg ombord, og var litt "småpussa". Då det leid litt på natta kom politiet ombord med kokken, han hadde fått delirium og var heilt rasande. Dei hadde han i handjern, men eg måtte beundre politibetjenten. Han tok seg god tid, snakka roleg og pent med kokken og fekk roa han ned. Politibetjenten var der til kokken hadde sovna, då tok han handjerna vekk. Eg måtte love å sjå innom kokkelugaren av og til.

Det var ein hard oppleving å sjå kokken slik, kokken huska ingenting av det som hadde hendt om natta. Eg fekk mange spørsmål frå han dagane etterpå. Må legge til, kokken var ein

kjekk flink mann. Såg aldri noko tull av han seinare.

Ein ting huskar eg frå Hommelvik. Svein Sætre kom ombord og sa der var ei jente som hadde lyst å møte meg. Svein var ikkje den eg trudde mest på, så eg heldt dette for lureri. Men eg lurte meg i land og møtte opp der eg skulle møte denne jenta. Eg vart ikkje lurt, jenta var der ho. Det var vel gjerne den første jenta eg hadde stemnemøte med, slike sit i minnet.

Då vi hadde fått lasta ombord var det hard køyr. Lukene skulle på og lukepresenningar skalkast. Der var mange lukekilar som skulle drivast fast. Bommane skulle leggast ned. Fortøyinger måtte under dekk. Der vart også sett ein talje på rorflyndra, rortalje kalla båtsmannen den. Til slutt var det livbåtane, dei vart svinga ut og gjort klar. Vi kontrollerte at alt som skulle vere ombord i livbåtane var på plass. Økser vart lagt slik vi kunne kappe surringar kvikt. Krigen mot handelsfartøy hadde auka. Der kom ofte melding om krigsforlis i avisene.

var ein halv tankbåt. Den virka ny, "Gustav E. Reuter" heitte den. Det var forskipet som låg og dreiv der i Nordsjøen. Vi gjekk nær dette skipet, der var folk på brua. Etter litt signalisering gjekk vi vidare. Så skipperen vår fekk nok beskjed om at dei ikkje trøng hjelp. Dei venta vel på slepebåt vil eg tru. Eg veit ikkje kva som hadde hendt med den båten, var det krigen, eller anna. Kva med mannskapet på akterskipet?

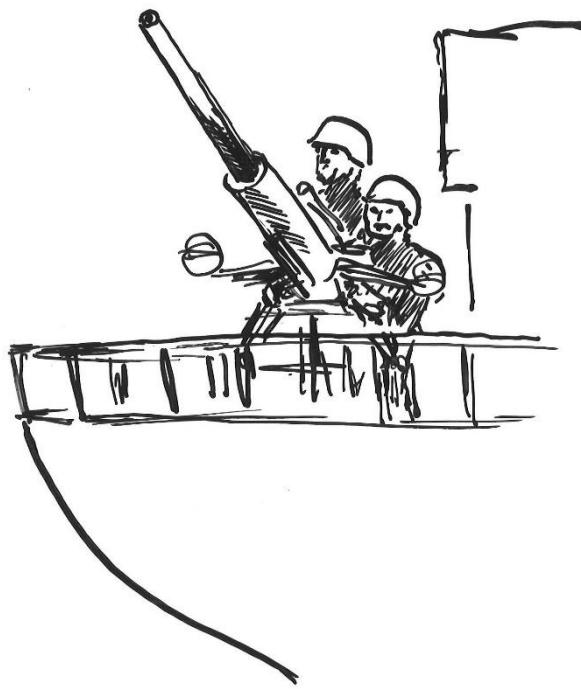
Denne turen ankra vi ut for Aberdeen, det var vel därleg ver. Vi hadde styrbord anker ute. Då vi skulle hive opp ankeret rauk driva på ankerspelet. Kjettingen rausa ut i voldsam fart. Eg var i kjettingkassa og kveila kjetting. I full fart fekk eg kaste meg over delingsveggen til babord kjettingkasse. Der var eg velberga. Eg berga livet, styrmann stod på bakken og venta på blod og kjøt restar. Det var voldsamt som kjettingen hamra og slo. Den rausa ut i full fart. Vi måtte stikke frå oss ankeret og fleire lås kjetting. Eg var redd der eg krøkte meg saman i babord kjettingkasse. Der er svære kjettingslykker på ein 3000 tonnar, og så som dei slang!

Eg kan ikkje huske noko spesielt frå losseplassen, er heller ikkje sikker på kvar vi lossa. Eg huskar naturlegvis hjulbåtar som var brukt til slepebåtar. Der var mange av dei. Fleire av desse slepebåtane hadde ikkje kondensar. Brukt stim gjekk rett til vers saman med kolrøyken.

Vi lasta kol for Bergen i Hull. Eg gjekk vaktmann, vi hadde hamnearbeidarar som "trimma" lasten.

Formannen kom og spurte etter candle`s, dette forstod eg ikkje. Men han tende eit "ljos", då gjekk det opp for meg kva han vanta. Eg fann fram talglys og gav han. Eg har huska dette namnet seinare. Jungmann og eg var på land. Vi skulle vel handle. "Her kan vi snakke så mye stygt vi vil, det er ingen som forstår oss", sa jungmannen. "Nei det må Dere være forsiktig med, her er mange som forstår norsk her", sa ein mann.

Vi var på sjømannskyrkja om kvelden. Der møtte vi denne mannen, han var sjømannsprest. Men han let seg ikkje merke, "kjende" oss ikkje.



Illustrasjonar: Jøgeir Gjerde.

Ei hending frå turen til England huskar eg. Det er den svenske tankbåten vi såg. Det vil sei, det

Det var ikkje berre kol vi skulle laste, vi skulle ha koks på dekk. Vi måtte sette opp dekksstøtter og strekke netting for å halde koksa på plass. Dette var ein hard jobb. Kokslasta raga jamhøgt med bakken. For å kome til og frå midtskipet måtte vi tråkke i den koksa. Du kan tenke deg korleis lugarane såg ut.

Den vanlege lugarinngangen frå dekk vart stengd. Der var nedgang frå bakken, og den nedgangen måtte vi no ta i bruk. Eg kan ikkje huske, men der vart vel strekt ei line vi kunne halde i om været vart stygt.

Denne turen over Nordsjøen skulle vi gå i konvoi. Konvoien vart samla ved Leith. Vi låg fleire dagar for anker og venta før alle skip som skulle i konvoien var på plass. Den ventetida tok på humøret. Alle slapp opp for røyk, tobakk og slikt var tollvarer og forseglar.

Vi låg i engelsk hamn og tollseglet måtte ikkje brytast. Ingen kom seg i land for å kjøpe tobakk i forretningar. Ein mann hadde tobakk, det var skipperen.

Han hadde ei halv boks røykjetobakk. Den hadde han i sovelugaren sin. Ein dag var boksa med tobakken vekk. Det var fyrbøtarane som fekk skulda for tjuveriet. Merkeleg nok hadde han rett. Seinare fortalte tjuven korleis det gjekk for seg.

Han skulle opp å tørne luftlyra då han fekk sjå tobakkboksa. Freistainga vart for stor, han gjekk inn og knabba tobakken. Men han gjekk langt inn i kolbaksen kvar gang han måtte ha ein røyk. Men den dagen drog skipperen i land og kjøpte tobakk så alle fekk.

Ei lita historie om velferd og økonomi. Skipperen kjøpte badekar i England denne turen. Badekaret var brukt, han var skipper og åtte i "Bjørkhaug". Vi var nok ikkje rikfolk i Noreg på den tid. Badekaret vart plassert på kollasten i rommet. Det vart lossa i Bergen og sendt til Kvitsøy der skipperen budde. Han var vel gjerne den første der som fekk bad.

Det vart ein stor konvoi, vi var over femti skip. Eskorten var også svær, der var 15 eller 16 eskortefartøy. Det var første gang i konvoi for de fleste av oss.

Trur skipa i konvoien gjekk i tre rekker, og eskorteskipa hadde sine posisjonar rundt



Vi gjekk i konvoi. Illustrasjon: Jogeir Gjerde.

konvoien. Der var mykje morsing frå dei. Det var voldsamt skarpt lys frå morselampane. Denne turen fekk vi også merke søkkeminér. Det var vel få av oss som hadde erfaring med slikt. Det skrangla og rista i heile skipet når søkkeminene small. Vi trudde det var ubåtar som hadde fått sin "bekomst". Denne smellenen av søkkeminér er lite hyggeleg, det er eit tydeleg varsel om fare. Men no slapp alle med skrekken.

Eg har ofte lurt på kva som var i denne konvoien. Konvoien måtte vere svært verdifull skal vi dømme etter den store styrken på eskorte. Men det kunne vel også vere treningsprogram for den engelske marine. Dette med eskorte av konvoiar vart viktigare etter kvart som sjøkrigen mot handelsskip hardna til.

Då vi nærma oss norske kysten vart konvoien oppløyst, og no vart vi åleine. Det var kuling og mykje sjø, i tillegg også därleg sikt. Navigatørane var litt usikre, men vi fekk sjå ei redningsskøyte. Den var stasjonert på Haugsholmen, redningskøyta losa oss inn i smult farvatn. Der fekk vi los, eller kjentmann ombord. Så turen til Bergen gjekk fint.

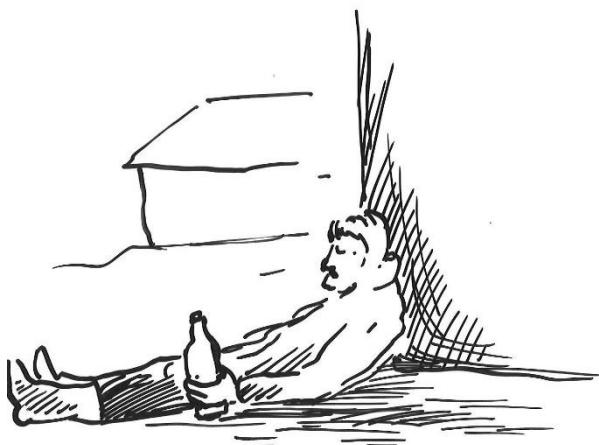
I Bergen gjekk lossinga av lasten fint. Vi hadde mist litt av dekkslasta, vinters dag i Nordsjøen var vel ikkje slikt uvanleg. Eg trur mange av oss merka krigen, det vart nervepress. Så denne turen var det mange som mønstra av.

Vi tre frå Vartdal slutta. Vi fekk avmønstring i Ålesund, "Bjørkhaug" skulle gå endå ein tur

med papirmasse frå Trøndelag. Det var stopp i Ålesund, for av- og påmönstring. Huskar egrett var det ein søndag vi mёнstra av.

Vi tre tok inn på eit hotell i byen. I Bergen hadde vi handla litt for å feire avmönstring. Det vart nok litt mykje feiring, men vi hadde opplevd mykje. Bra med pengar i avmönstring hadde vi også. Det var nok godt vi mёнstra av.

Dette var siste turen "Bjørkhaug" hadde til Noreg. Hadde vi stått ombord ein tur til hadde det blitt fem år med i krigsseilas. Ikkje alle som drog ut med "Bjørkhaug" kom heim. Fleire av dei vi var saman med der miste livet ved krigsforlis.



Det vart nok litt mykje feiring. Illustrasjon Jøgeir Gjerde.

Eg såg igjen "Bjørkhaug" ein gong seinare. Den kom til Ålesund på tur til England. Eg var då ombord i "Buskøy", og vi gjorde klar til Vesteristuren 1940. "Bjørkhaug" krigsforliste i Alger, den lasta tyske og italienske landminer. Minene skulle vere ufarleg, men der skjedde ein eksplosjon. Heile forskipet bles vekk. Dette var i kaffitida på ettermiddag, dekksfolka var forut til kaffi. Dei kom vekk alle. Akterut slapp maskinfolka frå det med livet. Midtskips vart nokre berga og fleire vart drepne. Denne eksplosjonen gjorde også stor skade på sivile i Alger. Har høyrt tal på over tusen drepne arabarar. Vraket av "Bjørkhaug" låg på hamna i Alger då vi lossa kol der før jul 1945. Vi såg poppen og aktermasta.

Heim til jul 1939.

Rett før jul 1939 kom "Bjørkhaug" til Ålesund med ein last kol. Vi kom frå England. Båten hadde hatt ein last med papirmasse frå Trøndelag til ein by på austkysten av England. Kol var returlast, vi skulle til Hommelvik og laste meir papirmasse for England. Litt historie: "Bjørkhaug" var frå Ålesund, den til høyre Elling Aarseth.

Dei fleste ombord var frå Ålesund eller distriktet rundt om. Frå Vartdal var tre stykker. Det var Johannes Kristoffersen, (matros), Svein Sætre, (fyrbøtar) og eg, (Helge Ødegård, dekksgut). Då vi lasta kol i England såg det ut til at vi fekk jul i Ålesund.

Men den som er på sjøen må rekne med mange "skjær i sjøen". Får du litt ruskevær blir det forseinking. Vi måtte helst ikkje kome tidleg til Ålesund heller, då vart båten utlossa før jul. Men denne turen hadde vi full klaff, og eg trur det var kvelden før vesle julaftan vi kom til Ålesund.

Dei første som kom ombord var tollarane, og litt beslag vart gjort. Men dei fann ikkje alt. Vi hadde kjøpt julegåver i England.

Jungmannen og eg fekk nokre timer fri på lasteplassen. Vi gjekk inn på ein slik "sixpence store". Alt der kosta 6 pence. Pengeverdien var ikkje den same som i dag. Det var greitt å handle på slike plassar med faste prisar, då spesielt for den som ikkje kunne språket. Vi kunne ikkje engelsk nokon av oss to. Der på den "storen" var det berre å plukke det vi ville ha og betale i kassa på veg ut.

Vi hadde litt problem med det engelske pengesystemet. Det med pund, shilling og pence var ikkje lett. Handelen gjekk fint, vi fann ting som var passe til julegåver.

No i dag vil nok folk lure på kva ein kunne få for 6 pence. Ja, pengane var meir verdt. Vi sjøfolk hadde krigstillegg. I fart på Nordsjøen var dette tillegget kr. 18 pr. døgn. Krigstillegget "dreia" frå vi gjekk frå Noreg til vi var tilbake. I dag verkar vel kr. 18 lite, men hyra mi som dekksgut var kr. 49,50 pr. månad.

Då vi var fortøygd i Ålesund gjekk vi straks i gang med å gjere lukene klar for lossing. Vi ville gjerne ha alt klart i god tid før jul. Så dette med klargjering for lossing gjekk kvikt.

Vi tre frå Vartdal fekk fri i jula. Julaftan reiste vi heim. Vi tok båten som gjekk til Hareid, Hjørungavåg, Vartdal og vidare sørover. Der var nok ikkje rutebåt til Nordre Vartdal, sidan vi som var der frå tok den ruta. Då vi kom ombord i Ålesund var båten "tjåka" full. Trur det var "Erik Jarl" som hadde ruta den dagen.

Eg bør vel fortelje litt om dei forhold passasjerar i Møre Fylke hadde den tid. Dei som kom først ombord fekk lugar og sitteplass. Dei som kom seinare fylte opp på mellomdekk.

Der på mellomdekk var der også ofte andre passasjerar. Hest, ku og sau vart også plassert der. Hestar, kyr, og oksar var vanleg fraktgods den tid. Det var ofte eit tidsfordriv å godsnakke med dyra på ein tur til byen. Dei som kom sist ombord vart dekkspassasjerar, nå det var mange som reiste. Den dagen vart det dekksplass på oss tre frå Vartdal.

Der var mange om måtte stå på dekk denne turen. Der var litt ly i akterkant av overbygninga. Den som kom seg inn til skorsteinen fekk også litt varme frå den. Båtane var kolfyrt og der gjekk mykje varme opp skorsteinen. Det bles og regna, rett survêr. Då vi kom til Eltrane fekk vi mykje sjø. Folk vart sjøsjuke og hang over rekka og spydde. Eg var vant til sjøen, så eg slapp den skamma. Eg huskar spesielt ei ung jente som hang over rekka og mata krabben.

Då vi runda Eltren fekk vi ein sjø over dekk. Mange av oss fekk seg ei bløyte. Sjøen tok også med seg ein koffert. Det var den unge sjøsjuke jenta som åtte denne kofferten. Vi såg kofferten flaut bak båten, men ein kunne ikkje snu å forsøka å få tak i den. Jenta som miste kofferten stod der sorgfull og gret. Kan tenkje meg det var ei tenestejente som hadde fått fri i jula. Ho hadde vel kjøpt julegåver til sysken, mor og far. Der før alt ho hadde kjøpt. I kofferten hadde ho nok også mesteparten av dei kler ho åtte. Jenta hadde vel spart i lang tid for å kjøpe ei lita gåve til sine nærmaste.

Då vi kom til Hareid og fekk folk i land der var det betre plass. No fekk vi sleppe under dekk, og det var godt å kome inn i varmen. Vi fraus der ute på dekk. Folk hadde ikkje så varme kler å ha på seg i dei åra. På føtene hadde vi tynne sko,

skolettar, støvlettar og slikt var ikkje i handelen. Om der var hadde vi ikkje råd til å kjøpe. Då vi kom til Vartdal tok Johannes og eg drosje til Nøre Vartdal. Brukvisa var å gå dette stykket, men no var det jul.

Vi hadde berga unna "tolla" dei julegåvene vi hadde med frå England. Gåver frå det store utland vart sett pris på. Det var godt å få feire jul saman med slekt, venner og bygdefolk. Jula i Nøre Vartdal vart feira på vanleg vis. Juletrefesten var 2. juledag. Treet var pynta med "glitter og stas". Ennå rådde dei gamle stearinlysa, vi hadde ikkje råd til elektriske lys. At det gjekk bra med levande lys og så mykje folk!



Illustrasjon: Jogeir Gjerde

Tredje juledag var det å kome seg tilbake til "Bjørkhaug" og jobben. Dei som ikkje kom heim til jul hadde hatt det godt. Der var mykje god mat og dei var innbodne til juletrefest. Trur det var frelsesarmeen som inviterte.

Eg har hatt mange juler sidan 1939. Der er juler eg huskar, men mange er vekk. Frå denne jula eg skriv om er det vel den såre gråten frå jenta som miste kofferten sin som sit best minnet.



Mjølstadnesvegen 20, 6092 Fosnavåg
post@astorplast.no
tlf 70 08 78 80

JT Mekaniske

LEVERANDØR AV MASKINER OG UTSTYR TIL
NÆRINGSMIDDELINDUSTRIEN

Flatøyra, 6240 Ørskog

Tlf: +47 70 27 36 60

Faks: +47 70 27 36 61

Blant Grønlands villeste fjell

AV: ØISTEIN RØED

(Frå bladet **FRI**, Ski og friluftsliv nr. 7 1952)

Midt på østkysten av Grønland mellom Kong Oscars Fjord og Alpefjord (på godt 72gr nordlig bredde) finnes det et meget vilt og forrevet fjellområde som dekker 16 – 20 kvadratmil. Det er de såkalte «Staunings Alper». Bortsett fra at området er kartlagt ved flyfotografering er det meget lite kjent.

Kommer man med båt i Kong Oscars Fjord eller Alpefjord vil man neppe få inntrykk av at det dreier seg om noe utenom det vanlige. «Syltoppene» og «Murchisons Bjørge» stenger for utsikten innover i området.



Ikke for det, Syltoppene som består av en rekke elegante og spisse tinder får en fjellmann straks til å spekulere på hva som måtte skjule seg lenger inne.

Det var da også med spent forventning at jeg sammen med Arne Randers Heen og Kjeld Friis Baastad ble satt i land ved Kap Petersen i midten av august sist sommer for å dra innover i Staunings Alper.

Etter mange og lange forberedelser og etter en vanskelig reise med «Polarbjørn» sto vi endelig på stranden med vår omfangsrike bagasje som veide innpå 300 kg.

Vi var blitt vel en uke forsinket på grunn av de noe uvanlige isforhold sist sommer. Planen gikk ut på at vi med skikkelige og en liten pulk skulle dra sydover den 5 mil lange «Skjoldungebræen» for å nå de sentrale deler av Staunings Alper og bestige noen av toppene der.

Ombord hadde vi ofte gruet for bæringen av alt utstyret de første 5 km fra kysten og opp til bretungen.



Staunings Alper, foto frå 1996 Ivar Ytreland



«Polarbjørn»

Vårt foretagende var imidlertid blitt møtt med stor interesse og forståelse av mannskap og fangstfolk på «Polarbjørn». 7 mann hjalp oss velvillig med bæringen opp til bretungen.

Det var noen anselige bører karene fikk å bale med, med det gikk med godt humør og uten vanskeligheter. Først i karavanen gikk en velvoksen tromsøværing, Ludvig Olsen, med skikkelke, pulk, breski, isøkser og truger på ryggen. Idet han skulle runde en fjellhammer, sto han plutselig ansikt til ansikt med en ensom omstreifer av en moskus.



Moskus på Grønland. Foto Ingebjørn Grimstad

Begge ble visst like overrasket. Olsen så seg fortvilt om etter et passende tilfluktssted. Derved vred han på skikkelken. Oksen måtte ha fått respekt for fabeldyret Olsens store gevir. Den rykket småsnøftende bakover og lot Olsen passere. De to neste i karavanen så nok ikke

fryktinngydende nok ut og oksen satte mot disse, som da skyndsomt fortrakk opp i fjellhammeren. Da vi andre kom til, greidde vi heldigvis å skremme dyret vekk.

Etter endt tørn fulgte vi våre bærere tilbake til Kap Petersen, tok farvel og så «Polarbjørn» stevne videre sydover. Med siste rest av bagasjen dro vi opp på breen og begynte omhyggelig å laste opp skikkelke og pulk. Kjelken ble uhyggelig tung. Breen var sterkt kupert og jevnt stigende.

Det gikk fint en halv kilometer, men plutselig gled begge skiene ut til siden og kjelken la seg rett på magen. Hele lasset måtte av, og etter å ha vridd skiene på plass og surret kjelken på kryss og tvers kunne vi endelig fortsette. Nå var kjelken blitt tilstrekkelig solid og smidig, men vi ble fort klar over at skikkelke ikke egner seg til transport på bar isbre.

Riktig nok holdt den resten av turen, men den var den lille pulk underlegen. En større og noe bred pulk for hver mann måtte være helt ideelt, ble vi enig om.

Vi måtte krysse mange bekker og elver som rant strie nedover breen. Det ble alltid et basketak å få kjelken ned og opp de bratte skrenter. Det gjaldt å handle hurtig, og som et «prosjektil» sendte vi kjelken gjennom vannet så vasspruten sto. Bagasjen lå vel forvart i en vanntett presenning og klarte seg merkelig godt.

Vel en mil framme i bredalen søkte vi inn mot en sidemorenene. Mellom denne og hovedbreen hadde en elv gravd seg dypt ned i isen, og vi måtte sette igjen kjelke og pulk og kaste bagasjen over. Sidemorenen var i grunnen ikke det vi på avstand hadde trodd.

Det var bare et tynt lag med stein oppe på breisen. Midt på «sidemorenen» satte vi opp 2 telter, bygget en steinmur til le for «kjøkkenet» og innrettet vår hovedleir som best vi kunne. Temperaturen her i 450 meters høyde var hele 5 grader om natten, og vi nøt tilværelsen i all komfort.

Terrenget omkring var øde, intet liv å se. Bortsett fra episoden med moskusoksen så vi kun to snøspurv på hele vår tur i høyfjellet.



Alpene med breen i front. Foto Ole Christen Røren, 2006.

Langt nede mot nord lå fjorden blank og blå med spredt drivis.

Men det som stadig fanget vårt blikk var fjellsidene. En slik lagdeling i strålende fargeprakt hadde vi ikke sett før. I fjelltoppen på østsiden av breen nærmest fjorden hadde vær og vind tært ut ruvende søyler, så det mest av alt lignet en starelig aztekerborg.

Neste dag lot vi et av teltene stå igjen som depot, tok med proviant og utrustning for en 5 dagers tur og dro videre innover. Breen ble heldigvis jevnere og sleden gled fint. Hittil hadde fjellene for det meste vært kollete, akkurat slik som man vanligvis ser dem på bilder fra Grønland. Vi var derfor meget spent på hva vi ville få se lenger inne.

Etter flyfotokartene å dømme kunne vi vente oss noe utenom det vanlige. Vi kom til en slakt brefall hvor bredalen svinger mer sydover, og her fikk vi se et landskap vi ikke hadde drømt om. Den ene majestetiske tind etter den annen jaget opp i den blå himmel milevidt innover.

Her var vi sannelig dumpet midt opp i tindebestigernes ukjente forjette land. Mellom toppene gikk forrevne, skarpe egger med nåler og tårn omkranset av skinnende snø- og isbreer. Etter som vi bukserte kjelken innover dukket det ene overraskende fjell opp etter det andre. Flere av dem er en god del høyere enn de høyeste fjell i Norge.

Sidesprekkene i breen ble stadig større, og vi kom ikke bort i fjellsiden da vi om kvelden ville slå leir i 800 meters høyde. Dette hadde nok heller ikke vært noen fordel, for fjellsidene viste seg å være brattere enn vi til å begynne med antok. Leir 2 ble derfor liggende et godt stykke ute på breen.

Selv om vi nå var langt ute i august måned, var natten ennå nesten like lys som dagen her nord. Nordøst for leiren var et av fjellene så regelmessig og fargerikt lagdelt at vi fant å måtte kalle det for «Lagkaka» da vi satt og spiste om kvelden.

Dagen etter var det meningen å stå opp i bunnen av breen. Vi lot et av teltene stå igjen med en del

proviant og litt utstyr. Ut på dagen kom vi opp i gammel og bløt snø, og det ble tungt å trekke. Ble sprekkene måtte vi begynne å passe oss for, og det var alltid med en viss spenning vi listet oss over snøbroene. Ved midnatt slo vi leir 3 i snøen i 1200 meters høyde. Temperaturen var bare -4 grader og da det gjalt å nytte skareføre så meget som mulig før sola fikk tak, tørnet vi ut igjen allerede klokken ½ 4 om morgen.

Vi ville nå forsøke å nå opp på sadelen i bunnen av breen for derfra om mulig å følge en lang og bratt kam opp mot det vi antok var de to høyeste tinder i området. Selv om vi bare tok med mat for et døgn, klatreutstyr og minst mulig av fotografisk utrustning ble ryggsekkene temmelig tunge.

På skaren gikk det nå lett innover mot sadelen. På kartet som riktignok var i målestokk 1:250 000, så sadelen ut til nærmest å være en høy steinrygg som man lett måtte kunne komme opp på. På veien til Kap Petersen hadde vi vært innom danskenes vitenskapelige stasjon på Ella Ø. vi hadde her blitt advart mot kartene som skulle være så unøyaktige at danskene nå har fotografert om store deler av østkysten for å utarbeide nye kart. Et kart i målestokk 1 250 000 er fint nok for å gi en passende oversikt, men å ta brukbare detaljer ut av et slikt kart for en fjellbestigning er umulig.



Stasjonen på Ella Ø 1997. Foto Ivar Ytreland

Sadelen vi hadde tenkt oss opp på, viste seg å være en ca. 400 meter høy og nesten loddrett vegg med en isbre på toppen. I det slakkesteste parti søkte vi opp i et bratt islagt gjel. Med isbrodder og trinnhogging lirket vi oss vel halvveis opp. På grunn av steinsprang etter hvert som solen fikk tak og da ruten også ble meget vanskelig, fant vi det uforsvarlig å fortsette.

Neste mulighet ble å fortsette tilbake nordover breen en halv mils vei og forsøke å komme opp en sidebre mot vest. Vi trasket trøstig av sted, måtte over et stygt brefall og steg jevnt i høyden. Men med høyden kom løssnøen.

Vi sank ned i for hvert steg, brøyte i tørn og sang taktfast, men det tok på kreftene. Etter 12 timers slit nådde vi opp på en ca. 2000 meter høy kam som nå var skilt fra den tidligere sadel med flere sterkt forrevne og steile tinder. På den annen side av kammen var det et uhyre svelg ca. 1000 meter ned mot «Vikingbreen». Mektige fjellvegger vekslet med svære brefall ut mot en ny tindesamling.

Fra den annen side av dalbunnen tårnet de fjell seg opp som antagelig er de høyeste. Skulle vi kunne komme over dit, måtte vi omgå kammen vi befant oss på. På begge sider drog denne seg opp i forrevne tinder så opphakket og steile at vandring langs kammen ville ta mange dager, ja kanskje være umulig. Det var også tvilsomt om

vi ville finne en brukbar overgang fra

Skjoldungebreen. Og med den knappe tid vi hadde til disposisjon var det ikke å tenke på. De høyeste tinder vil sannsynligvis lange lettere kunne nås fra en av breene som støter ut mot Alpefjorden.

Vi tok en velfortjent hvil med filming og strømpetørk på en snøfri hammer. Så tilbake i de samme spor, og etter i alt godt 20 timers slit nådde vi teltet og laget til

en bedre aftens. Neste dag ville vi opp på et punkt med vidt utsyn og samtidig ta en virkelig stortind.

Vi valgte da en topp som ligger lengst framme ved østsiden av brebunnen. Denne topp er på kartet angitt med høyde 2200 meter. Fra nordøst fører en sterk forrevet egg bratt opp mot toppen, og dette var den naturlige vei med leir 3 som utgangspunkt.

Vi kom forholdsvis sent av sted neste dag, tok opp i fjellsiden med peiling på eggens laveste del, som vi nådde etter å ha passert et område med mye løs sten. Midt på eggen er det et frittstående ca. 70 meter høyt imponerende tårn. Herfra hadde vi god utsikt mot en egg litt lenger øst med utallige «dolker» rettet mot himmelen. Trolltindeeggen i Romsdalen ligner litt på denne, men her var nålene mer skarslepne og syntes ubestigelige. Også på vår egg var det mange nåler som vi enten måtte omgå eller klatre over. Vel 200 meter under toppensyntes det å være umulig å komme videre, men endelig klarte vi å lirke oss opp noen løse loddrette skiver. Hittil hadde fjellet vært mye løst og oppsmuldret og av forskjellige steinarter, men nå traff vi på hard, rødbrun granitt.

Der hvor det hadde samlet seg litt jord var det små oaser. Helt opp i 1800 meter vokste gul valmue, fjellsmelle, alpelarve og et par andre arter fjellgress. Endog polarvidjen krøp med og rettet sitt frøhylster i været som en lodden pekefinger. Etter hvert måtte de gi tapt, men helt opp til 2000 meter fulgte den spinkle hvithodede knoppsildre. Da var det ikke mer jord igjen, og moser og lav ble enerådende.

Fra toppen var rundskuet imponerende, - fra Nordishavet med drivis i øst ut for Davysund til den hvelvede skinnende innlandsis. Mellom dette et virvar av tinder som brotsjøene på et opprørt hav. Vi var store i forhold til den litte plassen toppnålen bød oss å sitte, men vi følte oss små her midt i denne mektige og ville natur.

Vi tok samme vei tilbake og kom i god behold ned til leir 3 som vi straks brøt for å dra tilbake til leir 2.

Etter den vellykte bestigningen av topp 2200 ved østsiden av Skjoldungebræens brebunn, dro vi tilbake til leir 2. Det var nå meningen å benytte denne leir som utgangspunkt for bestigninger av tre fjell ved breenes østside noe syd for leiren. De tre topptoppene kalte vi henholdsvis «Vardefjell», «Tårnfjell» og «Pyramiden».



Fjell øst av Ella Ø. Foto Ole Christen Røren 2006

Vi trengte imidlertid mer proviant og drog neste morgen av sted for å hente denne i leir 1. På turen ned til leir 1 foretok vi fotografiske hastighetsmålinger av Skjoldungebræen. Dette tok så meget tid at vi ble tvunget til å overnatte i leir 1 uten soveposer. Det ble en kald natt og praktisk talt ingen søvn.
Neste morgen avsluttet vi første del av bremålingen., og ut på formiddagen ruslet vi oppover mot leir 2 med tilstrekkelig proviant på skikjelken. Det tyknet til etter hvert, og vi kom så vidt under tak før det satte inn med regn og sludd. I nære 5 døgn ble vi liggende værfast i telte våre.

Med jevne mellomrom dundret snø- og steinras i fjellene omkring. Situasjonen var ufyselig. Ute så det skummelt ut. Skodden drev i tindene og nysnø dekket alt. Til å begynne med tok vi det hele som en god spøk, men etter som dagene gikk kunne skuffelsen vanskelig skjules. Vi førte en stille og innbill kamp med det våte og kalde uværet.

Selv bodde jeg samme med Friis-Baastad i et dunlerretstelt med solid gummiert bunn – et av



Fjellparti Nordaust-Grønland. Foto Audun Gården

teltene som vi hadde fått låne etter den norske Himalaya-ekspedisjon. Våre telt var tålighet bra, selv om det knep med å holde utstyret tørt. Alt av verdi og det som for en hver pris måtte holdes tørt havnet etter hvert nede i soveposene. Randers Heen holdt til i sitt Himalayatelt av nylon.

En metodisk klang av blikkbokser gjorde Baastad og meg nysgjerrige. Etter meget mas klarte vi å komme ut av soveposene og gikk bort til Heen for å se hvordan det sto til. Men akk! Heens rødbrunne Himalayastolthet hadde lekket som en sil, mens derimot teltets gummibunn var helt tett. Resultatet var trist, Heen fløt omkring på sin gummimadrass i en dyvat sovepose, samtidig med at han forsøkte å øse vannet ut av teltet med en tom hermetikkboks. Proviantkartonger og utrustning balanserte på søyler av hermetikkbokser.

Selv den beste utrustning kan under slike omstendigheter være utilstrekkelig. Men kunne selvfølgelig ønske seg et ekstra tak til teltene, men disse er neppe å anbefale på turer som denne.

Derimot hadde vi stor glede av våre luftmadrasser, en kort lett fransk type. Det ville dog vært en fordel om disse hadde vært to-sjiktige, dvs hatt en skillevegg slik at det blir to

adskilte luftkammer, det ene ovenpå det annet. Det skal nemlig ikke nektes at når luftmadrasser anvendes direkte på is så avkjøles luften inne i madrassene hurtig. Dette kan avhjelpes ved å anvende et lite reinskinn oppå madrassen, men som sagt, en to-sjiktig utførelse ville være å foretrekke. Denne burde også helst være hvit på undersiden, så den ikke opptar mer kulde enn høyst nødvendig.

Med hensyn til teltene så bør disse være utstyrt med såkalt vinteråpning (sekkeåpning) og utført som hustelt-type, gjerne med teltstenger som følger taket skrått til siden i egne kanaler.

Avsmeltinger på Skjoldungebraen var så stor at teltene etter noen dager sto på sokler og teltpuggene (jernbolter) ble stadig «spyytet ut». Hadde vi vært vekk fra en leir noen tid lå nesten bestandig teltene nede og var vanskelig å finne. For å bøte på dette, hogg vi en «skulder» i isen til feste for teltbardunene. Dette viste seg å være helt ideelt; nå ble teltene alltid stående.

Selv om man bruker ullundertøy og en tykk genser, kommer det godt med å ha en solid anorakk og overtreksbukse. Vi benyttet de dobbelte amerikanske militærnorakker (pullovertypen) med hettet kantet med ulveskinn.

En annen ting vi hadde stor glede av var vår «Meta 50» kokeapparater som for anledningen ble kombinert med en liten svensk bensinprimus.

Men tilbake til uværet. Det skal være sikkert at vi mer enn en gang spekulerte på om dette skulle bli slutten på vår ekspedisjon. Men endelig ga det seg og vi bar ut alt utstyr og la det til tørk ut over teltene og skikjelkene. Det tok over et døgn å få tørket det hele, og av to grunner kalte vi



Frå Kong Oscarsfjord. Foto Ole Christen Røren

denne periode for «den lange tørken». Vår leir gikk meget i lengderetningen og når begge telt var oversådd med klær og utstyr var uttrykket meget nærliggende.

Den 24. august, en strålende morgen tok vi peiling på nordveggen av «Vardefjellet» som etter en snøkam går over i et bratt isfjell mot toppen. Det hadde en bestemt grunn at vi dro mot dette fjellet først.

På selve toppskavlen som er kort og slak står det i den laveste ende en varde. Var denne bygget av mennesker, eller hadde naturen selv ordnet dette? Noe lignende hadde vi i et hvert fall ikke sett før, og dette måtte undersøkes.

Det gikk forholdsvis lett å komme opp på snøkammen, men ville det gå snøras i det bratteste stykke? Lenge gikk det fint, men det var tungt å ta seg fram i den knedype løssnø etter uværsperioden. Plutselig begynte underlaget å sitre, snøen flerret opp like ved føttene våre og det første ras feide ned i avgrunnen og etterlot seg en hvirvlende snøsky.

Vi løsnet flere ras og det kvakk i oss hver gang snøen begynte å bevege på seg. Men vi var heldige, alle ras gikk nedenfor oss. Vi forsøkte å bevege oss mest mulig i fall-linjen, men måtte til slutt krysse (traversere) isveggen, da denne ble for bratt og utsatt.

Det ble et spennende arbeid med til dels vanskelig trinnhogging. Vi kom så over i noen steile steinribber som førte oppover mot toppen. Nysnøen måtte skubbes vekk før vi fant tak, og klatringen ble mer krevende enn morsom.

Omsider nådde vi opp på toppskavlen og bortover mot «varden». Vi rundet en hammer, - og der sto den. En tre meter høy, solid utvekst av fjellet selv!

Det er alltid en hyggelig opplevelse å erobre en ubesteget fjelltopp, men tanken på nedturen la en liten demper på gleden denne gang. Ville vi komme velberget med samme vei som vi kom opp?

Vi forsøkte å finne en annen vei ned, men måtte oppgi dette. Det var nesten enda mer spennende å klatre ned enn opp. Ville trinnene vi hadde sparket og hogget i snø og is holde? Ett ble vi i hvert fall tydelig klar over: Det var nytteløst å tenke på ytterligere bestigninger i dette området som var berørt av uværet. Alt gikk imidlertid godt, og vi kom ned på Skjoldungebræen i god orden.

Det ble truende vær igjen neste dag og skodden skjulte tindene. Tiden for avreisen nærmet seg, og i løpet av de neste par døgn fraktet vi alt vårt utstyr ned til Kap Petersen og avsluttet bremålingene. Vi hadde da bare en dag igjen før vi kunne vente motorbåten som skulle føre oss utover mot «Polarbjørn».

Vi valgte å bruke dagen til bestigning av «Aztekerborgen» som vi kalte fjellet på østsiden



Ved Kap Petersens 2006. Foto Ole Christen Røren

av Skjoldungebræen helt ut mot Kong Oscarsfjord. Så langt nord hadde uværet ikke

gjort seg gjeldende. «Aztekerborgen» er godt 1500 meter høy og bestigningen ble lett. Vår vei førte opp gjennom et gjel hvor alle «borgenes» kulørte bruddstykker lå til utstilling. Så småklatring over rare fargedede kalkstensbånd.

På toppen bygde vi vår første ordentlige varde, og da vi i dag hadde god tid satt vi lenge i solen og nøt utsikten. Langt ute i Ishavet var det snø i luften, men innover innlandsisen var det nå blitt klart og stille. Ut av tindemylderet plukket vi fram topper som vi tidligere hadde sett fra andre vinkler, men det var umulig å holde orden på den alle.

Det var vanskelig å løsribe seg, men motstrebende måtte vi innrømme at eventyret var slutt for denne gang.

Da vi kom tilbake til Kap Petersens ventet allerede motorbåten som skulle føre oss nordover mot «Polarbjørn». På grunn av isforholdene måtte vi gjøre bruk av vår nødavtale med dansken på vitenskapsstasjonen på Ella Ø, nemlig å bli fløyet nordover til Loch-Fyne.

«Polarbjørn» kunne neppe nok en gang passere de store ismasser ved Hold with Hope bare for å hente oss.

Vi fikk et hyggelig lite opphold på Ella Ø hvor vi traff vitenskapsmenn fra 5 forskjellige nasjoner, alle på hjemtur fra ekspedisjoner til forskjellige deler av Grønlands østkyst.

Det var geologer, fossilforskere, glaciologer og kartografer – en fargerik og original forsamling.

Randers Heen var vår ivrige plante- og steinsamler, og det var ikke småting han hadde klart å få med seg. Hans samlemani hadde til tider bekymret oss på det alvorligste og nå så det hele stygt ut.

Det Norseman-flyet som skulle frakte oss nordover kunne i alt ta 450 kg, og en del utstyr måtte således bli igjen. Heens bagasje kjentes mistenklig tung.

Den lette dun soveposen var kommet opp i en vekt av 10 – 15 kg og ryggsekken var også kjempetung. Det var Stein alt sammen, og på stranden ble utstyr og siste rest av proviant liggende igjen – i sannhet steiner for brød.



«Polarbjørn» i Grønlandsisen. Foto Storholt.

Det var en opplevelse å se litt av Grønland fra luften. Fjellene skinte rødbrune i solen og mellom disse og de øde vidder dype innskjæringer av blå fjorder med hundrevis av isfjell som langsomt drev utover for å møte beltet av drivis. Og lengst i vest den enorme skinnende innlandsisen.

Vi var fast bestemt på at hit skulle vi tilbake. Det var bare midlertidig at vi vendte nesen hjemover.

Plukkfangst:

Lokomotivføreren blev skoldet næsten hudløs

Ifølge meddelelse til «Dagsposten», Trondhjem, indtraf i midten av maaneden en styg ulykke i Kings Bay, Spitsbergen. Et lokomotiv veltet og føreren, som ikke kom sig hurtig nok av, blev av vandet fra kjelen skoldet hudløs over næsten hele kroppen. Under de uhyggelige jammerskrik blev han trukket frem, men da man i Kings Bay ikke var godt nok assortert med mediciner blev han under store lidelser bragt den lange vei til Green Harbour. Ulykken skyldes daarlig skinnelægning.

Lignende ulykker skal også ha fundet sted etpar gange tidligere i Kings Bay.

(Hønefoss og Oplands Socialdemokrat august 1918)

GODE «POLARSTAR» VENER

Da er snart året 2018 også historie.

For «Polarstar» og alle dei som er glade i skuta og prosjektet, så har dette vore eit gledenes år. Entusiasmen rundt skuta og planane er store, og dette hadde kanskje vore enda betre dersom oss hadde hatt alle fartspapir i orden.

Dessverre har dette teke tid, men dette er no på opplopssida både håper og trur eg, så kanskje medan du les denne julehelsinga har vi fått alt på plass.

Slik arbeid som dette tek tid, og det er mykje som heng saman og skal tilpassast, når du har ei skute som skal stette nødvendige krav, og samtidig er under vernestatus. Men oss er av det tolmodige folkeslaget og den som venter å noko godt osv....



«Polarstar» i vinterhamn i Hjørungavåg.

Det er nokre gode ting som ha skjedd gjennom året. Først er det kjekt for meg å vite at Ishavsmuseet har kunna nytta skuta i ulike samanhengar, og at skuta soleis alt før den skal ut å promotere museet, fangst- polarhistoria, alt

har gjeve sitt bidrag til drift og formidling. Takk til alle dykk som har nytta skuta i ulike samanhengar, møter, selskap, treff osv... Og til alle dykk som har vore om bord på opne dagar. I førre utgåve av Isflaket var der ei lang liste av bidragsytarar, dessverre vart der nokre få namn gløymde. Dei tek eg no her i denne helsinga, og skulle det vere fleire, så er eg viss på at redaktøren av Isflaket gjev meg spalteplass seinare. No har eg lyst å takke og nemne

Harriet Backer, Sigurd Ertesvaag, Tor Mork og Jarle Petter Jøsok.

Tilliks med mi takksem for alle dei andre som sto på førre liste, så seier eg tusen takk til dykk og for hjelp, bidrag og støtte.

Vidare har vi hatt flott stort 70 års jubileum for skuta, som vart behørlig omtala i siste nr av Isflaket. Eg kan berre seie tusen takk for ugløymande dagar.

Og så, sist men ikkje minst, «Polarstar»-prosjektet fekk den prestisjetunge Kulturprisen for Hareid Kommune for 2018. Det er store saker for alle oss og meg, og oss føler dette som ei anerkjenning over det viktige kulturarbeidet dette er. Ikkje berre for bygda og folket her, dette er norsk kystkultur-historie av aller beste sort.



Kulturprisen har fått fin plass i messa.

Og igjen, det viktige og flotte er at ikkje berre eg som reiar fekk denne anerkjenninga, men også alle dei frivillige som står på for skuta og museet.

For mannskap som har ofra masse av si fritid for dette. Eg ynskjer og å takke alle familiarar rundt om som har gjeve tid til sine familiemedlemer for å kunne delta. Dykk er alle pris- og

kulturvinnarar. Og nettopp i den ånda eg vil dette prosjektet skal vere, noko som vi alle kan samle oss om her i bygda og i bygdene rundt om.

No er det tid for jul og familiesamling og fest, håper alle dykk som les dette, får ei god og fredeleg julefeiring. Vi kan gjerne tenkje polarhistorie, skute, fiske og fangst så mykje som mogleg, men desse tradisjonsrike og viktige verdiane som ligg i ei god julefeiring, skal vi ikkje gløyme. Men ta med oss i livet.



Mykje folk finn vegen om bord på besøk til oss på Polarstar. Her har vi besøk av ishavsvæn og dansk landslagssjef i fotball Åge Hareide.

Ei lita spesiell helsing heilt på tampen... i november feira Ishavsdronninga Else Karlsen 90 år. Sprek og fantastisk er ho blant oss, og er ein inspirator og ei glede å treffe. Måtte du få mange gode år frametter Else! Vi gler oss allereide til du skal feire 100 !

God jul og eit Godt Nytt år til alle dykk og alle rundt dokke. «Polarstar» skal inn i eit spennande år, ver med oss vidare på ferda!

Beste helsing Willy Nesset

Ynskjer du å gi ei gåve til
ISHAVSMUSEETS
VENNEFORENING?

Vi er no på Vipps og du kan sende ei gåve ved å
bruke nummeret nedanfor.

Vipps-nummer

126966

Tusen takk for all hjelpl

Vipps

By DNB

Forover og styrbord!

Det var på Aarvak, dei låg og bauge slakk is ut i kanten. Det var svarte-stilla og fint solskin, mannskapet sto bak på galgedekk og nytte fineveret etter harde fangstdagar.

Han Hau-Johan stod i tønna og ropte kommandoar ned til rorvakta i styrehuset. «Forover og babord! » «Aktover! » «Kom litt styrbord! » «Full fart forover! » Men brått så vart skuta liggande still. «Full fart forover! » Ropte han Hau-Johan igjen.

Men nei, skuta låg like stille. No vart han utålmodig, snur seg bak og skrik ta full hals; «Full fart forover for helvette»!! Men skuta ligg like still. Mannskapet står bak på dekk og stirrer ned i sjøen.

Til slutt er det maskinisten som tek mot til seg, snur seg mot karen opp i tønna og ropa; «Men Hau, propellen forsvann i sjøen»! «Ja men for helvette då kare, ropa Hau, trur dokke han kjøme igjen då»!?? «Full fart forover sei ej»!!





Rustfritt stål - vår drivkraft
Fiskeri - Havbruk - Konstruksjon - Service/Ettermarked

 BJØRDAL

www.pebjordal.no



- Køyr med oss

Aarvak i storfangst og uhell i 1922

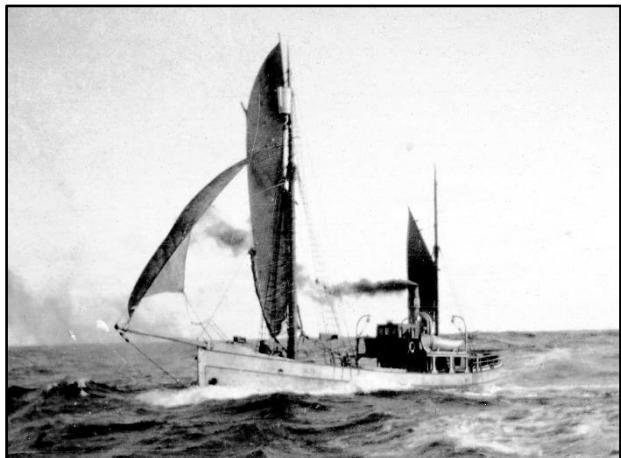
Fortalt av Johan Kr. Brandal

Den 18. mars gjekk vi til havs ved Halten fyr. Vi fekk berre motvind, så vi brukte åtte døgn før vi kom oppunder isen aust for Jan Mayen. Etter to døgns leiting etter sel, kom vi i storfangst - og best av alt, vi var skute åleine.

Alle spektankane i rommet var fulle av kol, så medan vi fangsta var to mann opptekne med å hale opp kol i pøsar frå tankane. Det som ikkje gjekk i kolvaksane vart styrta på sjøen. For vi måtte ha plass til fangsten. Dette arbeidet pågikk under heile fangstinga. All flåing av dyra gjekk føre seg ombord. Om natta måtte vi telle - og platte ned skinna for å få ryddig dekk til neste dag. Den einaste belysning vi hadde på dekk var ei ankerlanterne med parafinbrennar.

Etter to-tre døgn i fangst, fekk vi sjå s/s "Islys" lenger inne i isen. Den låg også i fangst. Vi heldt det gåande på denne måten i sju døgn. Heile tida hadde vi pent, kaldt ver med frostrøyk over ope vatn. Då var vi fullasta, 5000 kvitungar og 200 gammalsel.

Under slike forhold var det godt å ha med kraftkarar som Monrad Pilskog og Knut B. Brandal, dei var skyttarar ombord dette året.



«Islys»

Fleire skuter kom no etterkvart sigande til. Men vi var ferdige, så snart vi hadde gjort sjøklart, vart kurset sett mot Norge. Vi kom til Brandal den 10. april. "Islys" hadde betre fart enn "Aarvak", så dei var komne eit døgn føre oss, dei hadde 4700 dyr.



Johan Kristian Brandal på ei utstilling Ishavsmuseet hadde i Brandal Bedehus tidleg på 1980-talet. Foto Henrik Landmark

Då spekkinga, som gjekk føre seg med handmakt den tida, var ferdig, og vi var utlossa, gjekk vi til Vestisen igjen, på ny tur. Derifrå bar det til Danskestredet. Mannskapet var omrent det same som på første tur, men vi var to mann mindre.

I Vestisen fekk vi berre 200 dyr. Vi gjekk til Stredet, men der var det berre tett is over alt, så vi fortsette sørvestover langs iskanten. Vi såg klappmyss inne på isen mange stader, men det var ikkje råd å kome seg inn i isen med skuta.

Ein av dei første dagane i juni fekk vi ein sør auststorm med ein svær sjøgang. Vi låg med to rev i storsegls og mesan. Vi skulle forut for å reve stagfokka då uhellet hende:

Bernt R. Brandal var komen fram på dekk på babordside av formasta, og Knut B. Brandal stod på styrbord side, i le av masten. Jakob Koppen var i bordgangen akter. Eg var på akterdekket og heldt på å ha på meg oljeklær. Då med eitt kom skipper Marø, som hadde stått i styrehuset, byksande bakover galgedekket og ropte til meg:

- Hald deg fast!

Eg treiv meg fast i mesanhalsen som gjekk igjennom bommen og til ei alke. I det same såg eg ein sjø kome veltande over oss - stor som eit fjell. Det vart ein forferdeleg smell, så ein kunne tru

det var berre vraket igjen av skuta. Nokre smøreoljefat av eik, som var surra til babordsrekka, sleit surringane og vart endesette under meg. Men så rett ut hang eg at dei ikkje kom bort i meg eingong.

Jakob Koppen låg under vatn, pressa opp under galgedekket, der heldt han seg fast i maskindøra. Skipperen ropte:
- Gå forut og få ned han Bernt!

Då vi kom fram på dekket, møtte det oss eit følt syn. Rekka på babord sida låg innover dekket. Lenger framme låg Bernt, han hadde blitt slått inn i vinsja og hadde fått lanternebrettet ned over føtene. Beinet på eine foten var avslått. Lugarkappa var borte, og mannskapslugaren var fylt med sjø. Storseilet hang igjen etter pikfallet.

Knut vart førd bakover av sjøen, men han fekk huka seg fast i storskjøtet. Den tredje fangstbåten vår forsvann overbord. Byssebenkjen vart lausriven frå kaisinga.

Frivakta kom på dekk, dei var heilt gjennomvåte, men dei hjelpte oss med å surre presenning over det som var igjen av lugarkappa. Bernt vart boren akterut i kahytta. Vi måtte skjere av han alle klærne, sjøstøvlane også. Så vart han lagt i køya til skipperen. No vart det sett kurs for Island, men det gjekk ikkje fort, for både vind og sjø var imot oss. Mannskapet måtte sove på maskinrista og ellers der det fanst ein turr stad.

Då vinden spakna så pass at vi kunne kome fram i mannskapslugaren, møtte det oss triste tilstandar: Der var mørkt som i grava. Køyklærne i alle køyene var gjennomvåte av sjøvatn. Dekket lak som ei sil. Vi måtte ligge i køya med full oljehyre og sydvest på hovudet. Og dersom ein ikkje ville verte våt på beina, så måtte ein ha på seg sjøstøvlar også.

Ferskvasstanken vår låg under lugardørken forut, med rør gjennom lasterommet til byssa. Men no var røra frosne, så vi måtte bere vatnet i pøsar. Vi måtte løfte på presenningen over kappa kvar gong vi gjekk opp og ned leideren til lugaren.

Ein viktig mann ombord i "Aarvak" på denne turen var maskinisten, Lars Ellingsæther. Han hadde mange ekstrajobbar i maskinrommet for å halde lensepumpene i gang. Han var då i sin beste alder og ein ekte "kaldtrusk".

Etter seks døgn kom vi til Reykjavik på Island. Så snart vi var inklaert, fekk vi Bernt på sjukehus. Vi vart liggjande der nokre dagar for å reparere skadane vi hadde. Ti rekkestøtter på babord side vart saga av nede ved dekket, så vart det dreve og beka rundt, det vart også gjort med dekket over lugaren forut. Alt arbeidet vart utført av skipperen og mannskapet. Ingen forlangte noko slags ekstra godtgjersle for det.

Kursen vart sett for fangstfeltet igjen, men Bernt vart liggjande på sjukehuset. Vi var heldige og kom i fangst med det same, og vi tok last igjen etter nokså kort tid.

Resten av turen gjekk som vanleg. Det eg hugsar best var det dårlege drikkevatnet vi hadde, alle klaga over at det var så brunt - av rust, trudde vi. Men då vi var ferdige med utlossinga i Brandal, og tankane vart hatt på land, då såg vi kva som hadde mangla drikkevatnet. På botnen av tanken låg der restar, skinn og bein, etter ei store-rotte som hadde drukna der.
Eg høyrde ikkje noko om at nokon vart sjuk av vatnet, unntatt den kvalmen som melde seg då vi oppdaga årsaka. –

Mannskapet som mönstra på den 10. mars 1922 var:

Skipsførar Kristoffer B. Marø, maskinist Lars Ellingsæther, skyttar Knut B. Brandal, skyttar Monrad Pilskog, stuert Marelius Eltvik, fangstmennene Bernt R. Brandal, Bernt K. Godøy, Johannes Olsen, Jakob Koppen, Otto Sundnes, Bernhard Sigerset, Halfdan Hansen, Johan Kr. Brandal, fyrbøtar Olaf Larsen.

Arctic Voyager AS er imponert over innsatsen til Willy Nesset og ishavsmiljøet rundt Ishavsmuseet Aarvak som har brukt store ressurser på å ivareta fartøyet Polarstar. Med bistand fra Riksantikvaren er nå M/S Polarstar snart klar for seilas mot nye mål. Arctic Voyager AS har inngått avtale med Willy Nesset om drift av M/S Polarstar der vi ønsker eventyrlystne gjester velkommen om bord.

For mer informasjon følg med på Arctic Voyager sin webside
www.arcticvoyager.no



Dagbok

"Veslekari " sin tur til Nordaust- Grønland 1940 (og påfølgande turar)

Dagbok ført av skipper Johannes Riise

(Del 1, del 2 i neste utgåve av Isflaket. Dagboka er gjengitt ordrett etter originalen)

Søndag 18-8-1940 Passerer vestover i Antarktisundet. Kl 18 sees et krigskip komme ut fra Ellaøia med kurs mot os. Det viste sig at være Frithjof Nansen som stoppet os og satte prismeemannskap ombord. Vor ekspedisjon skulde imidlertid utføres med egskort av Frithjof Nansen.

Den 25-8-40 kom vi tilbake til Mygbugten etter og ha beseilt alle stasjoner Treffer Polarbjørn som var ute i samme ærend forsatte til Island samme dagen Polarbjørn jik tilbake til Nyfundland også

stoppet ved bevagtningskuten kl 18. Kl 22 kom vi ind til Byen etter meget besvær og fortøiet ved Hugen

Den 2-9-1940 Kom en offiser ombord og forlangte maskinen klar og at vi skal bunkre for 800 kvartmil og provianter for 14 dager.

Den 3-9-1940 Fikk om bord 5 engelske marine folk derav en Kaptein og kurset ble satt for Kirkvål.

Den 8-9-1940 Kom vi til Kirkvål. Fikk 20 minutter og pakke vort tøi i og forlate skuten blev innkvartert i et lokal opp i byen.
Der var vi i to døgn
Fikk ordre om at vi skulle til London

Den 10-9 Kom vi til London
kl 10 om kvelden og anbragte i Fyllearesten.
ganske romantisk foresten.

Den 11-9-1940 blev vi tat ut derfra og overflyttet til en anden plass som heter Penton



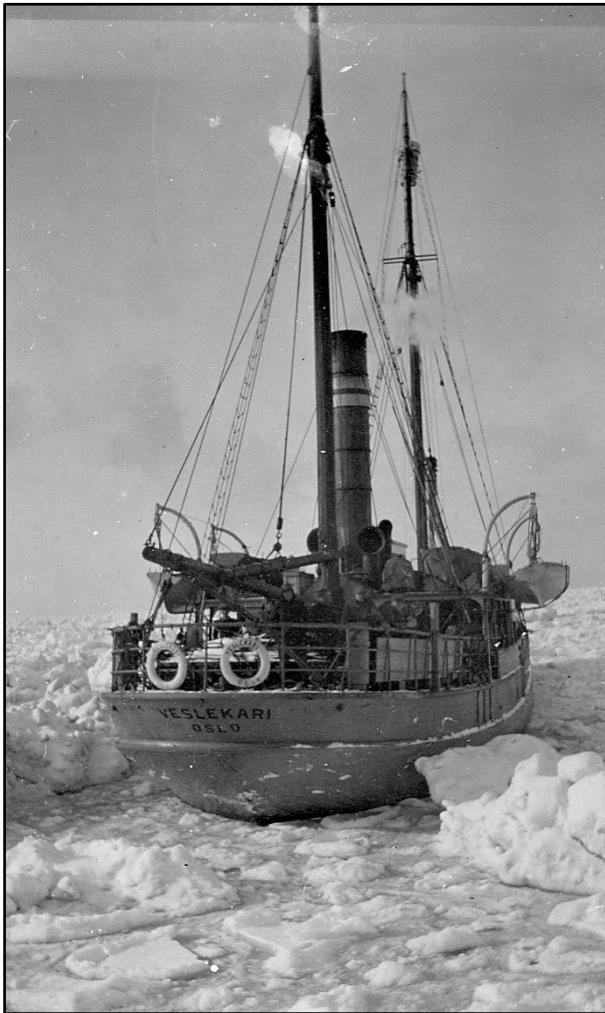
Myggbukta 1933. Foto Walter Molt

Den 28-8-1940 Fikk land i sikte Strømmneset på Island. Forsetter indover til Jeafjord for tanken var at vi skulde ligge der men fikk ikke lov. forsetter til Røikjavik.

Den 29-8-1940 Kom vi til Røikjavik.

ville Der blev vi sittende i 12 døgn da de norske myndigheter fik tak i os

Den 23-9-1940 blev vi uttatt derfra og overflyttet til et Hotel i byen og vi blev frie folk igjen så nu har vi det bare got



«Veslekari» foto frå Frostad.

Den 8 – November Fik vi ordre om at reise ombord i Veslekari som ligger i Rosøit

Den 9. November Reiste vi fra London til Edenburg Kom dit kl 10 om kvelden overnatter der på et hotel

Den 11-November kom vi ombord i Veslekari som ligger i Rosyth

Tirsdag 12-11-1940

Ligger i Rosyth frem deles Holder på og få ombord en del proviant

Onsdag 13-11-40 Ligger i Rosyth. Venter på ordre Fik ordre om at fylde vand på kjelen og ta op dampen

Torsdag 14-11-40

Har fåt vand på kjelen og holder på og få op dampen

Fredag 15-11-40 Fik ordre om at hale ut av dokken. For vi skulde hale ut av dokken for vi skulde gå til Buki

Lørdag 16-11-40 Kl 8 kom en norsk kaptein ombord som skulde følge os olover sammen med to Matroser Kl 9 stoppet vi i Metil for at gå i konvoy nordover.

Søndag 17-11-40 Kom til Aberdeen kl 1 mid.
Vort bestemmelsessted var blitt endret dit.

Mandag 18-11-40 Ligger i Aberdeen for ordre Fortar endel skjibsarbeide

Den 28 november Fikk vi ordre om at skuten skal overtakes av dei Eingelske myndigheter til Vandbåt

Den 29 November Ligger i aberden. Har hat besök av Punterval som er Norsk Konsul i Bucie

Mandag 23 – Desember
Var på land og ordnet med pas til Bucki for at feire jul

Torsdag 26 Desember
Kom tilbake til Aberdeen fra Buci etter og har feiret en meget

Tirsdag 31 Desember
Hadde besök av Kaptein Ulring som gav ordre om at skuten skulde klargjøres til Island

Onsdag 1. Nyttårsdag
Har lagt ned første sneen. Hyren skal dreie fra 1 januar

Torsdag 2 Januar Har begynt at jøre klart til den turen vi skal på

Fredag 3 Januar
Har fått ombord folk som skal jøre skuten klar

Lørdag den 11 Januar
Forhalte til flytedokken for at bunnsmøre
Har fått 3 nye mand fra glaskove.

Mandag 27 Januar



«Veslekari» her i Kvitesjøen i 1926. Foto fra Anton Sulebakk

Vart vi klar at gå fra Aberdeen kl 17.50 fik vi lost ombord som skulde ta os ut av havnen stiv kuling fra SO med tung sjø megen slingring og meget overvann vort neste bestemmelsessted er Kirkval

Den 28 Januar Var vi kommet i nærheten av Pentlandsundet vor den går m voldsom strøm i dag er den serdeles sterk og stor sjø så vi fik en brekker over styrbords låring som jorde en hel del skade fylte kahytten med sjø så alle vore klær blev sok våte samt radioen blev ødelagt og miste b-b livbåt og løftet ut daviderne så de hong og slong måtte holde ind Pentlandsundet for at søke havn Kl 15.30 var vi tørnet Turso Bay

Den 29 Januar Ligger på Turso Bay og orner med skuten samt retter op daviderne

Fredag 1 Februar

Stormen har jit sig lit så vi hiver op og skuten forsette til Kirkval. Ankom til Kirkval Kl 13.50 vor vi tørnet for at få utbedret ska den

Søndag 2 Februar

Har fåt folk om bord som skal utføre det som er skad. Radioen er blit tat på land for ettersyn

Fredag den 7 – 2 var vi klar at gå fra Kirkval stiv kuling fra SV skal ha en Kon voybåt for at følge os til Island

Lørdag 8 – 2 Regn og surver fik Færøene i sigte i kveld kl 8 Ligger og dogger i suderøfjorden til det blev lyst

Søndag 9 – 2- 41 Passerte Torsholm kl 10 ½ på for-middagen Frisk vind fra Vest med Regnbyger Jik ind i en litenbugt for at fylde kull på bagsenne kl 7 var vi klar at gå igjen megen stamping

Mandag 10-2-41 Fint ver så det går bra endel rulling

Tirsdag 11-2-41 Liten Kuling fra SSO så det går bra rett i agterenden
Venter at komme til Vestermanøiene i nat kl 12.
Traf en hel egskader med eingelske Krigskip i dag morges kl 9

Onsdag 12-2 storm og regntrykke så det er umulig og få land-kjenning. Kl 5 etter middag lettet den så vi fik Kjenning av Ella øia utfor Røikjaneset

Kursen blev sat indover

Torsdag 13-2- Kom til Røikjavik Kl 5 i dagmorges

Jik fra Røikjavik den
20-2 Kl 3 i ettermiddag
stiv kuling fra NO meget overvann og sterk frost
er i følge med Honningsvåg

Torsdag 21-2-41 Passerte stålberghull kl 12
middag stiv NO Kuling og megen frost

Fredag 22-2-41 Fremdeles stiv Kuling og megen
ising styrer etter "Honningsvåg" langs landet

Lørdag 23-2-41 Vinden har frisket så det er
storm med snekave så det ser dårlig ut går med
fuld fart mot vinden

søndag 23-2 Ligger og dogger på det ser ut for
at vinden avtar etter vært. Antar at vi er i
østkanten av skagen lider frem over til middag
begyn-der vi at styre indover mer etter vært som
sjøen smulner Kl 18 fikk vi se en fyr som viser
sig at være Lombernes vest om siglefjord ligger
og dogger til det blev lys dag

Mandag 24-2 Kl 7 slog vi fuld fart med Kurs ind
til Sifjord kl 9 blev alle mann uttørnet for at
banke is. Ankom til Aukereiri kl 14

Mandag den 3- Mars Ligger i Aukerøiri jør os
klar til men det er dårligt ver N.O og snekaver
blir ferdig i morgen

Tirsdag 4-3-41
Ligger i Aukerøiri. Og jør os klar. Dårligt ver
N vind og snekave. Avgongen er fastsat til i
morgen tidligt

Onsdag 5-3-41 Var vi klar at gå fra Island Veiret
har nu bedret sig så det er fint ver Jik fra ifjord
Kl 2 i ettermiddag Passerte Grimsøia Kl 10 om
kvelden

Torsdag 6-3-41
Forsetter på ONO fint ver i middags-traff vi
enkelte Knul-trer og frem over etter-middagen
så isen er sikkert ikke langt unda. Har gåt ut til
kl 6 150 kvartmil

Fredag 7-3-41 S vest frisk bris Kl 3 ettermi-dag
traf vi isen. Skilte lag med Honningsvåg som
velde gå Norom øya og vi skulle forsette på
indsid-en endel strimler og stor is utover kveld
venter at treffe øia i kveld engang. Traf øya Kl
7 i kveld Stopet kl 8 og la for drift

Lørdag 8-3-41 Har gåt nesten runt jan i dag og
set etter Kammeraten vor men uten resultat. Fik
non posisjonen i kveld kl 8 han ligger sirkum
femten Kvmil ret uten for os. Kl 11 ½ hadde vi
et tysk-fly over os så det ser riktig hyggeligt ut i
kveld er det fint ver og got måneskjín

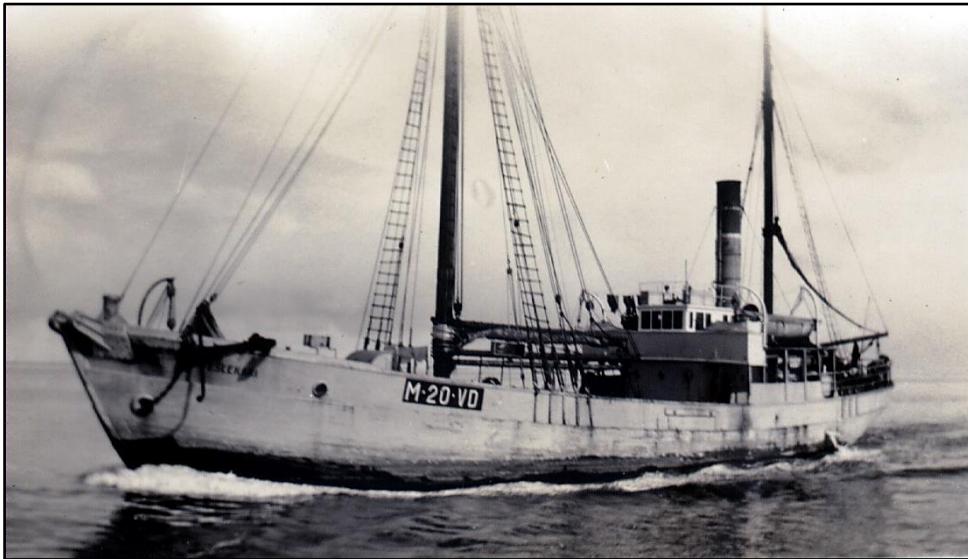
Søndag 9-3-41 Kom langs siden av
Honningsvåg kl 10 ½ formiddag begynte at ta
ombord de varer som han hadde ombord i tilfelle
han ikke kom sig ind for is var ferdig i 2 ½ tiden
begynte at gaa ind og vest om jan Lagde stil kl
11 om kvelden

Mandag 10-3-1941
begynte at gå i dagmorges kl 6 da han lysenet så
vi såg for. Tørnet ved Nord Lagunen kl 3 ½
ettermiddag Ulring og de to telegrafistene rodde
i land "Honningsvåg" blev ijenliggende ved N
Vest Kap for der var meget is. Frisker op til stiv
s vest kuling så isen driver fort til havs så det
kan hende det går bra når han flauer av og vor
Kamerat båt kommer i morgen

Tirsdag 11-3-41
Bejynte lossingen i dagmorges kl 9 frisk S
Vestlig bris så det er ikke akurat idielt Honn
ingsvåg kom kl 9 ½ og bejynte at jelse os blev
ferdig med kl 12 midnat så det har gåt riktig bra
sluttet for dagen.

Onsdag 12-3-41 Blev ferdig med lossingen kl 5
etter middag da frisket han med N.Vind så vi
hivde op ankeret og jik utover til iskanten og la
stilt der for natten Fint ver med Måneskjín og
kaldt

Torsdag 13-3-41 Jik ind til Øia og tørnet i dag
morges kl 7 ½ Vinden har gåt sig sydlig.
Bejynte at bunkre endel. I mid-dagstider satte vi
ut Motorbåten lastet i resten av sakene og reiste
i land med det. Blev på land og jalp folket med
at transportere material indover Øia. Kl 6 Måtte



«Veslekari» foto Yksnøy.

vi ombord og hive op da isen Kom ind over settende Vinden er S Vest med mildver i nat.

Fredag 14-3-41 Kom ind under Øia kl 7 ½ i dagmør-ges og tørnet. Vinden har gåt sig til S Vest i dag ijen så isen var drevet bort tet tåke i hele dag folket kom ombord kl 6 Veiret er fin fint og milt. lit regn Der er nu ijen sirk 4 las med material så det går got

Lørdag 15-3-41. Reiste på land kl 8 ½ og bejynte at dra op matrial blev ferdig med hytte matrialen til kl 6 untat fem untinit plater. Veret er fremdeles fint. Friske med lit S Vest vind ut på ettermidda-gen en liten frisk bris Ligger tørnet på Nord siden av Øia så vi har det smult og fint Tåke i hele dag.

Søndag 16-3-41 Reiste på land i dagmorges kl 8 ½ Fint ver ut på dagen frisket han med N Vest så det blev sånn dønning at vi kom os ikke i båt så vi måtte få kaffe og mat på land flaut så vi kom os om bord kl 5 ½

Mandag 17-3-41 Reiste på land kl 8 ½ .N lig frisk bris Klarver.
Folket kom ombord kl 6 ½ Det går sagte med dem som skal sette op huset
Ligger fremdeles på Nordsiden av øya smult og fint.

Tirsdag 18-3-41 Ligger fremdeles tørnet på N sia av Øia. Folket rodde i land kl 9 ½ i dag

morges Stiv kuling med regn fra SV. de kom ombord kl 12 middag ettermiddag blev han så frisk at de blev om bord Kl 6 var vi frem og satte styrbords anker for natten

Onsdag 19-3-41
Vinden har flauet av så vi bejynde at hive ind styrbords anker. Folket reiste på land Kl 8 ½ Kl 3 etter middag tok

vi os en tur på land for at se på bygget var en tur over på andre siden av Øya Kom ombord kl 8

Torsdag 20-3-41

Kuling fra NO. Fik folket på land kl 9 Ser ut for at vinden tiltar. 4 mand kom sig ombord til middag mens 3 blev tilbake. Kl 2 ettermiddag blev vinden så frisk at vi måtte hive op og gå runt Øia Tørnet ved Eggøia Kl 7

Da var de 3 mend kommet dit lærte båt og forøgte og skulde få tak i men det var uråd det var så stor dønning i stranden at vi klarte ikke lande så de snudde og jik tilbake til hytten der er ferdig og bygge

Fredag 21-3-41 Ligger ved Egg på S. siden av Øia Veret har jit sig så folket jik på land Kl 7 i dagmorges og kom ombord kl 6 det går bra fremover med bygget. Var en tur på land og bortover til gamlestasjonen Kom ombord kl 6 Vestlig bris med lit sne

Lørdag 22-3-41 Ligger fremdeles på S.siden av øia Kl 9 rodde folket på land 6 mand ut på dagen frisker han op til ful storm fra NNO Kl 6 settes andre ankeret

Det var ikke råd at få folket ombord så de må overnatte på land snekaver

Sundag 23-3-41 Ligger på Ssiden. Storm og frostrøik fra NO. Honningsvåg Kom hit fra N siden i dag og Tørnet ved siden av os.

Mandag 24-3-41 fremdels storm fra NO og tet frostrøik. Utpå etter middagen flauet han lit så

vi såg endel folk ind på stranda. Lårte båt og forøgte at ro i land
Vinden var frisk så det jik tregt men de klarte det så vi fik om bord vore tre mand men Honningsvåg måtte gå til kysten

Tirsdag 25-3-41 Fint ver men kalt Var longs siden av Honningsvåg som skal gå til Island i morgen vi skal jøre os en tur i isen for at få tak i lit hunde mat
bejynte at gå kl 6 i Kveld. Er masse blå surpe over alt hav så det er tungt at komme frem

Onsdag 26-3-41 Bejynte at gå i dagmorges kl 6 Er masse blåsørpe så det er tungt at komme frem Kl 9 Kom vi klar av blåsørpen forsetter O og NO over etter som isen er. Ingen fangst

Torsdag 27-3-41 Frisk Vind fra NV med tet fros-trøik og volsomt kaldt 18 gr. Måtte gå ut i slakkere is for ikke at fryse inne ut på etter mid-dagen vinden til fuld storm lit mildere ligger inde i isen

Fredag 28-3-41 Frem-deles storm fra NNV
Bejynte at gå indover i dagmorges kl 5 da vi hadde dreve tilbake med isen det er bare ennå strimler og sørpe over alt
Traf kanten kl 11 Lagde stilt. Bejynte at gå kl 3 ijen på NV og N Lagde stilt kl 7 ½

Lørdag 29-3-41 Fremdeles storm bejynder at gå ind over på N og Vest kl 5 i dagmorges En masse is store sammenfrosne florer så det er til dels tung at komme frem
Vinden går sig til NO og har løjet lit. Ser Jan Kl5 ettermiddag Lagde stilt i isen Kl 8 ret utfør Berentsberg Isen ligger sirk 100 Kvm. SO av øia

Søndag 30-3-41 Kom ind under Eggøia Kl 8 i dag-morges og tørnet. Fint ver Vestlig laber bris i ettermiddag tet skodde
Var en tur in i hytten som ser verkelig flot ut
Kom ombord ijen kl 9 ½

Mandag 31-3-41 Jik på land i dag morges kl 8 ½. Fint ver sostlig laber bris.
Har drat begge Kanonene på plass i dag Kom omb-ord kl 6 om Kvelden



Jan Mayen. Foto Carl Emil Pettersen

Tirsdag 1 April
Ligger tørnet ved Eggøia på S.siden av Jan Mayen
Storm og tet frostrøik fra N.V. senere N. med lit sne. Kl 6 Klarnet det op fremdeles storm

Onsdag 2-4-41 Liger ved Eggøia Liten Kuling fra NV med frostrøik. Har fylt bakserne med kul resten fra Begge rum. var ferdig kl 5 og sluttet

Torsdag 3-4-41 Ligger ved Eggøia Frisk vind fra NVest frostrøik
Fylder bakserne med kul Venter på at vi skal få gå til lands snart.

Fredag 4-4-41 Ligger tørnet på samme plass Flaulig N lig vind med Frostrøik. Forskjelligt skjibbsarbeide

Lørdag 5-4-41 Ligger fremdeles på samme plass. Frisk vind fra N. med frostrøik Kalt. Har ingen ting jort fra land. så vi vet ikke vad tid vi skal gå

Søndag 6-4-41
Ligger på samme plass N.lig frisk bris med frost-røik Kalt. Kl 3 Tok vi os en tur på land op i Hytten. Fik høre at S/S Bull var ventende vart øieblikk avgangen en ubestemm med os.

Mandag 7-4-41
Ligger på samme plass fint ver Bull kom hit kl 5 i ettermiddag kl 5

Tirsdag 8-4-41 Isen satte ind under Øia så vi måtte hive op og går lit utover "Bull" Kom langs siden kl 1 i dag og liverte 50 sekker kul og endel vatn og Proviant

Onsdag 9-4-41 Bejynte at gå ind under Øia kl 7 i dagmorges isammen med "Bull" Tørnet ved Eggøia kl 8 ½ Hørte et fly som duret over os men det sånt lavt skydekke at vi kunde ikke se det Klernet seinere på dagen

Skjærtorsdag 10-4-41
Ligger tørnet veg Eggøia Fint ver i etter-middag Osostlig bris med tåke og regn.
Bull jik utover i dag- morges så han er ikke her nu i nat Han ligger ute i isen

Langfredag 11-4-41
Ligger tørnet på samme plass "Bull" Kom ind og tørnet i dag morges kl6 ettermiddag frisket vinden så vi måtte hive op og gå ut i isen ved S Ost Kap og ligger stilt frisk s Vest kuling er i sam-men med "Bull"

Lørdag 12-4-41
Kom ind under Eggøia kl 12 i dag Vinden har flauet av SO lig bris med tåke. Jorde os klar at gå fra Jan Mayen Jik derfra kl 5 ½ Kurs for Island

Søndag Påskedag 13-4-41
Kom utfor iskanten kl 4 i ettermiddag satte Kurs for Island Traf litt dyr så vi tok os 23 blubak. Veiret er bra N.lig frisk bris megen slingring. Er i følge med "Bull" fremdeles



Blueback. Foto Erik Pedersen 1952.

Mandag II Påskedag 14-4-41

Traf is ijen i dag morges kl 8 Har gåt i knulter og strimler i hele dag så vi har havt det smult og fint N.lig Bris bra let. Venter at treffe land i morgen.

Har gåt med halv fart siden vell i kveld

Tirsdag 15-4-41

Fik land i sigte i dag-morges kl 4 Fint ver Isen blev slut kl 3 så den ligger ganske nær ned under Island.

Kom ind under Rivilneset kl 6 i dag morges Til Aukerøiri kl 8 i Kveld Fikk fjorten dagers opsigelse fine greier

Onsdag 16-4-41

Ligger i Aukerøiri Frisk vind med sneslaps Har vasket maling i dag sluttet kl 5 skal forhale til Kaien for at holde kjelesjau

Torsdag 14-4-41

Forhalte til Damskjibs- Kaien Blåste av Kjelen for at holde Kjelesjau fin fint ver stille og Klart

Fredag 18-4-41

Ligger i Aukerøiri Fint ver. Fik ordre om at vi skulde reparere her.

Lørdag 19-4-41

Ligger i Aukerøiri fortar forskjelligt skjib-sarbeide

Søndag 20-4-41

Ligger i aukerøiri Heligholder dagen

Mandag 21-4-41

Ligger i Aukerøiri fortar endel skjibsarbeide

Tirsdag 22-4-41

Forhalte til en Kai inde i gamlebyen. Fin fint ver

Onsdag 23-4-41

Ligger på samme plass. Vasker maling skal begynne og male Veiret er fin fint "Honningsvåg" Kom her i dag morges med en Konvoy

Torsdag 24-4-41

Ligger på samme plass
Fint ver



Motorbåt/fangstbåt fra «Veslekari» i utstillingane til Ishavsmuseet. 28. mai i år var det 100 år sidan ishavsskuta «Veslekari» vart sjøsett og døypt, på Vollen i Asker.

Fredag 25-4-41

Ligger i Aukerøiri SO frisk Bris. Har malt skuten utenbors forskjellige verksted folk er om bord og setter istand det som var midlertidig reparert før vi jik.

Lørdag 26-4-41

Ligger i Aukerøiri
Pusser og maler
fint ver.

Søndag 27-4-41

Ligger fremdeles i Aukerøiri. Helligholder dagen

Mandag 28-4-41

Ligger i Aukerøiri Pusser og maler
Fint ver. Fik ordre fra Røikjavik at det ikke blev nogen avmønstring forløbig

Tirsdag 29-4-41

Ligger i Aukerøiri fortar endel skjibsar-beide.
Lit surver og Kaldere så vi har ikke malet

Onsdag 30-4-41

Ligger i Aukerøiri
Maler og Pusser skuten
Fint ver

Torsdag 1 Mai 1941

Ligger i Aukerøiri

Fint ver feirer den første mai

Fredag 2-5-41

Ligger i Aukerøiri
Fint ver

Lørdag 3-5-41

Ligger i Aukerøiri
Fint ver
Pusser og maler

Søndag 4-5-41

Ligger i Aukerøiri
Helligholder dagen

Mandag 5-5-41

Fremdeles fint ver
Smører dekk

Tirsdag 6-5-41

Fremdeles i Aukerøiri
Pusser og maler. Kom Kaptein Ulring kom hit i dag.

Torsdag 8-5-41

Fik ordre om at gå til Røikjavik i morgen

Fredag 9-5-41

Jik til KullKaien i dagmorges kl 8 for at ta bunkers Jik derfra kl 4 ettermiddag og forsetter til Røikjavik
Fint ver

Lørdag 10-5-41

Passerte Kap Horn kl1 ettermiddag fik frisk

Vestavind Jik ind i Isafjordmundingen for at avvente og se om han flauet. Stoppet ved Bolungarvik for at fiske.

Søndag 11-5-41 Passerte Stålberghuk kl 5 ettermiddag Jøkulen kl 12 midnatt
Vestlig laber bris.

andag 12-5-41

Ankom Røikjavik kl 11 formiddag Tørnet ute på Reia for at avvente ordre

Tirsdag 13-5-41

Ligger på ytre havn i Røikjavik og venter på ordre

Onsdag 14-5-41

Ligger på Reia i Røikjavik for ordre
Pusser og maler

Torsdag 15-5-41

Ligger fremdeles på reia i Røikjavik for ordre.
Pusser og maler

Fredag 16-5-41

Ligger fremdeles på reia. Regn og surver

Lørdag 17-5-41

Feirer dagen Var i Kirken
En biltur til Tingsvalla Fest på Oddfellow

Søndag 18-5-41

Helligholder dagen

Mandag 19-5-41

Regn og surver
forskjelligt skjibsarbeide

Tirsdag 20-5-41

Ligger fremdeles for ordre på ytre havn regn og surver

Onsdag 21-5-41

Fremdeles i Røikjavik for ordre. Regn og surver.

Torsdag 22-5-41

kristihimelfartsdag
hellig holder dagen
Bra ver lit regn

Fredag 23-5-41

Fint ver Bejynte at skrape ned masten og rundholter

Lørdag 24-5-41

Forskjelligt skjibsarbeide. "Bull" Honningsvåg kom til Røikjavik i går fra ein anden tur

Søndag 25-5-41

Ligger på ytre havn fremdeles fik ordre i dag i 3 tida at vi skulde være på indre havn kl 7 i morgen tidlig

Mandag 26-5-41

Jik fr Byen kl 9 i formiddag Kom tilbake kl 11-30 og tørnet på reia skal kl 8 ½ i morgen tidlig
Fint ver

Tirsdag 27-5-41

Varavstad med motor-båten i ettermiddag med folk og en Dykkerleder Kom ombord ijen kl 11 om Kvelden

Onsdag 28-5-41

Ligger på Reia tørnet går med folk med motorbåten

Torsdag 29-5-41

Ligger fremdeles på ytre havn. Bruker motorbåten og går med folk. Fint ver

Fredag 30-5-41

Ligger på ytre havn Bruker motorbåten og går med folk og mat Fint ver.

Lørdag 31-5-41 Pinseafaten

Ligger fremdeles på ytre havn i Røikjavik. Fik utbetalt siste tillegget vårt.
Fikk brev hjemmefra.

Søndag 1 Pinsedag 1941

Fint ver ligger på ytre havn i Røikjavik
Helligholder dagen

Mandag 2 Pinsedag

Ligger på samme sted Fint ver. Var sta og såg på et hestevedeløp.

Tirsdag 3-6-41

Ligger på samme sted bruker motorbåten
Fint ver

Hög kvalitet. Moderne design.

Du kan alltid stöle på

TOTAL[▲]BYGG

- sedan 1958

Onsdag 4-6-41
Ligger på samme plass
fint ver

Torsdag 5-6-41
Ligger på samme plass
fint ver

Fredag 6-6-41
Ligger på samme plass
bruker motorbåten daglig
Forskjellig skjibsarbeide

Lørdag 7-6-41
Ligger på samme plass
Fint ver er i fart med
motorbåten

Søndag 8-6-41
Ligger på samme plass fikk
ordre om at vi skal langsiden av en båt og laste
proviant til en fjer

Mandag 9-6-41 Jik ut til en båt i nat kl 1 tok ind
proviant og var ind til flyplassen med ankret i
Røikjavik kl 8.20

Tirsdag 10-6-41
Ligger på samme sted forskjelligt skjibsarbeide

Onsdag 11-6-41
Ligger på samme plass forskjelligt skjibsarbeide

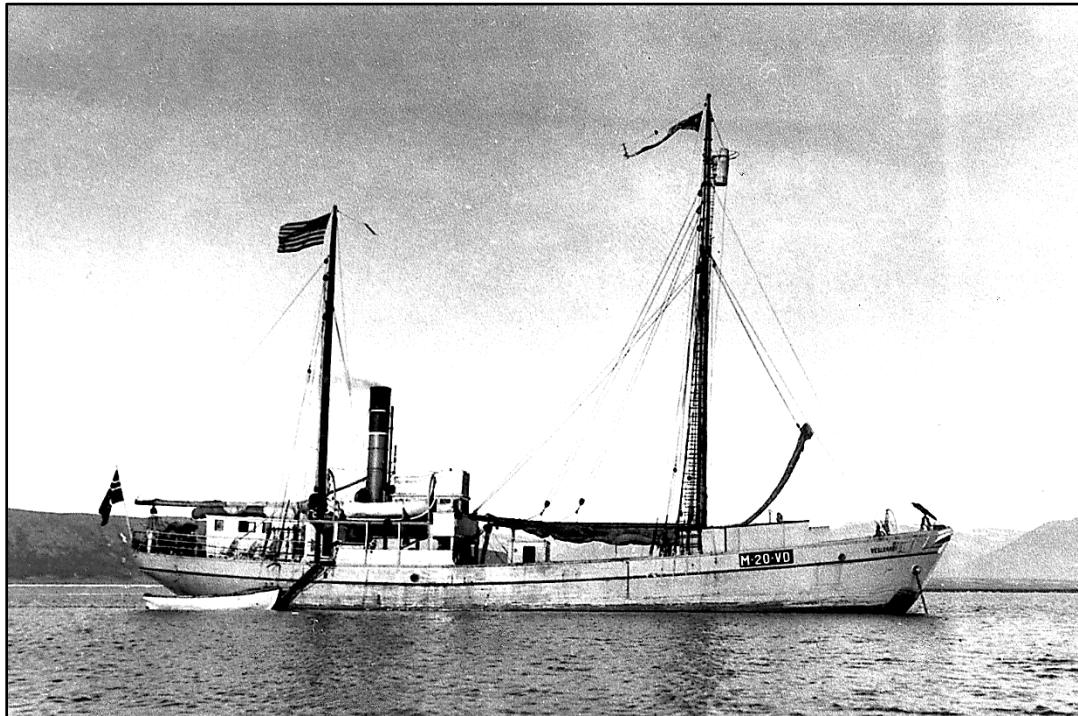
Torsdag 12-6-41
Ligger på samme plass forskjelligt skjibsarbeide
Fint ver

Fredag 13-6-41
Ligger på samme sted
Regn og surver. Vasking
Letter utpå dagen.

Lørdag 14-6-41
Liger på samme plass
Forskjelligt skjibsarbeide
Fint ver. Motorbåten er i fart daglig

Søndag 15-6-41 Ligger
på samme plass. surt og kalt. Holder helg

Mandag 16-6-41



«*Veslekari*» med kvakkanon, ekspedisjonshytte
og amerikansk flagg i bakmasta.

Ligger på samme plass
Er i fart med motorbåten surt og kalt.
Forskjelligt skjibsarbeide

Tirsdag 17-6-41
Ligger på samme plass surver. Forskjelligt
skjibsarbeide

Onsdag 18-6-41
Frisk Kuling av SWest
måtte sette andre ankeret da vi frygtet at vi
skulle kunde gå i drift

Torsdag 19-6-41
Ligger på samme plass frisk vind fremdeles med
regn

Fredag 20-6-41 Ligger på samme sted. En
slæpebåt var langssiden i dag og liverte 2
Pumpeverk med til-behør. Fint ver forskjelligt
skjibsarbeide

Lørdag 21-6-41 Ligger fremdeles på samme
plass
Motorbåten har vært i fart i hele dag. Storm fra
SO kl 5 settes bb anker

Søndag 22-6-41

Ligger på samme plas

Måtte hive op ankerene og flytte lit for hun hadde drevet litt så vi låg rett i muljegapet foresten holder vi helg

Mandag 23-6-41 Fremdeles det samme. Motorbåten har vært i fart i hele dag. Forskjelligt skjibsarbeide. Fint ver

Tirsdag 24-6-41

Ligger fremdeles stille med skuten bruker motorbåten har fåt om bord endel Verksted folk som skal jøre en del riprasjoner. Regn og surver

Onsdag 25-6-41

Ligger stille med skuten Bruker motorbåten
reign og surver

Torsdag 26-6-41

Ligger stille med skuten bruker motorbåten
Fint ver

Fredag 27-6-41

Blev ferdig med Vinsen i dag kl 4 Skal ind og Bunkre i morgen Kl 6.30
Fint ver. Har vært i med motorbåten i hele dag

Lørdag 28-6-41

Jik til bunkerstasjonen i dag morges Kl 6.30 bunkret og fylte endel parafin Tok ind 3 ton siment og jik indover til lastebåten kl 3 ettermiddag

Søndag 29-6-41

Ligger langs siden av lastebåten
Holder helg

Mandag 30-6-41 Ligger ved lastebåten losser siment etter kvart som dei Treinger. forskjelligt skjibsarbeide

Tirsdag 1. Juli

Ligger ved siden av laste båten. Frisk vind med regn. Måtte gå til byen med arbeidsfolk kl 8. Kom tilbake med 2 man Kl 10. og fortøiet for natten

Onsdag 2-7-41 Reign

Ligger ved båten. Jik derfra kl 5 ettermiddag Ind på ytre Byhavn og Tørnet skal gå indo ver i morgen og ta ind flere Pumper

Torsdag 3-7-41 kom ind på havnen kl 9 30 i dagmorges fik om bord et pumpeverk og forskjelligt andet. Jikk indover Kl 4 og fortøiet langs siden av båten.

Fint ver

Fredag 4-7-41

Har lagt stille ved lastebåten i hele dag
Forskjelligt skjibsarbeide Fint ver. Frisk N. Bris

Løedag 5-7-41

Ligger ved båten For ombord i lastebåten en Damppumpe med slanger Jik til Byen kl 1 ettermiddag

Tørnet på ytre havn

Søndag 6-7-41

Ligger tørnet på ytre havn Holder helg. Var Kapproing mellom Norske og Eingelske marinegaster Bull tok første premi Honningsvåg andre
Fint ver lit regn

Mandag 7-7-41 Jik indover til lastebåten Kl 11 i dagmorges Ameri-kaneren kom for at overta Island

Tirsdag 8-7-41 Ligger

ved lastebåten. Forskjelligt skjibsarbeide

Onsadg 9-7-41

Kom ind til Byen kl6 i kveld. og satte på land
Arbeidsfolket
Amerikanerne er i full-trafikk med å sette på land

Torsdag 10-7-41 Kom ind til til Røikjavik kl 6 fik ordre om at gå til en anden båt og få ombord varer

Fredag 11-7-41 Var ferdig med lossingen av varene kl 8 ½ i dagmorges. Jik på Ytre havn og tørnet

Lørdag 12-7-41 Jik langs siden av en stor transport båt og hentet mannskapet til lastebåten og var ombord dem samt to livbåter

Søndag 13-7-41 Ligger tørnet på Ytre havn
frisk vind fra Syd Holder helg går med motorbåten

Mandag 14-7-41 Har vert to ganger ind til lastebåten med skuten grundet frisk vind
Kom utjen og tørnet på ytre havn kl 7 skal ind med motorbåten kl 9 i kveld

Tirsdag 15-7-41
Var en tur indover
Kom utjen og tørnet

Onsdag 16-7-41
Ligger på reia
Båten som vi har holt på med jik herfra i gårkveld

Torsdag 17-7-41
Ligger på reia Var en tur indover til tankbåt og hentet noget inventa til de som inreder agter rummet

Fredag 18-7-41 Var ind til Kaien og fekk ombord en pumpe til og en Kasse med slanger
Fint Ver

Lørdag 19-7-41
Jik ind på havnen og satte fire Pumper mid i en Pramme
Kom ut og tørnet ijen kl 5 om Kvelden

Søndag 20-7-41
Ligger Ankret på ytre havn Fint ver Holder helg.
Var premie roing mellom Norske og Eingelske gaster. Honningsvåg Vant

Mandag 21-7-41
Jik ind på Byhavnen med motorbåten kl 8 og hentet en prame med pumper Jik op under land til en båt som vi skal ta flot. fint ver

Tirsdag 22-7-41
Tok ombordijen alle Pumpene avsluttet forløbig den båten intil dykkerter har fåt tettet han bedre. Sydlig stiv Kulung

Onsdag 23-7-41
Ligger ankret på Reden stiv kuling fra Ost

Torsdag 24-7-41 Ligger Tørnet på reden. Forskjelligt skjibsarbeide Bra ver

Fredag 25-7-41 Jik indover til en ny lastebåt i dagmorges kl 9 satt ombord 2 pumper med slanger Ankret på ytre byhavn kl 6 om Kvelden

Lørdag 26-7-41 Jik ind på havnen og tok ombord to pumper og to kasser med slanger som skulde inover til båten Jik dit ind kl 2 Jorde mei kla at reise på landtur isammen med Markus Hansen

Søndag 27-7-41 Kom tilbage ijen kl 11 om kvelden var på en plas som heter laugervatn eller snurrestadion meget fin plass foresten

Mandag 28-7-41 Var en tur indover til Persier
Kom utover og tørnet kl 4 etter-middag

Tirsdag 29-7-41
Fik beskjed om at vi skulde reise til øst-landet et sted. Jik ind på havnen og Bunkret kul og vand og forskjelligt andet Jik fra Røikjavik kl 10 ½

Onsdag 30-7-41
Passerte Vestmanøerne kl 6 i Kveld. Portland kl 12 midnat fint ver disig luft flaulig

Torsdag 31-7-41
Passerte Pappøia kl 12
i nat skal være i Seidisfjor kl 10 i morgen formiddag
Fint ver SV bris

Plukkfangst: En Sælfanger gaar paa vandet.

Fra Chr. Jensens Verft i Volden, Asker, gik igaar et vakkert sælfangstskskrog paa vandet som er bygget for regning av Skibsaktieselskapet Freda, disponenter Winge & Co. Skibet fik navnet «Veslekari».

Det er 135 fot langt, 27 fot bredt og 15 fot 3 tommer i ridset og blir paa 550 ton dw. Naturligvis maa et skrog specielt bygget for ishavsfangst være særlig sterkt og «Veslekari» gir ogsaa indtryk av at være dette i særlig grad. Der er ekstra forsterkninger forut med store baugbroker av træ inde i rummet og stevner og kjøl av ek med store (?? avis uleslig) saasom kjølsvin etc. Den ytre hud bestaar av 2,5 toms

ekplanker, den indre av 3,5 toms furuplanker og garneringen av 31/4 toms furu, tømmeret er av ek og bøk avvekslende med furu, alt er første sort materiale uten vandkant eller gjeite. Det bygges til klasse i Bureau Veritas. Skibet blir rigget med to master uten rær og faar skonnertstil. Det skal ved Skiens Verksted utstyres med en dampmaskin paa 300 hk.

Skoget har langt halvdæk agter med lugarer nedenunder til 7 mand og forut indredes til 12 mand. Lugarene blir utstyrt efter nutidens fordringer og blir store og luftige. «Veslekari» er bygget paa samme bedding som «Maud», og da begge skibe er bygget for fart i isen er ogsaa deres form derefter, men mens «Maud» er bred og gav et noget tungt indtryk ved sin bolleagtige facon, er «Veslekari» mere slank og gir med sit større spring et elegantere indtryk. Baugen er noget lignende «Maud»s men er mere utgaaende oven til, mens den i agterenden ligner næsten en steamyacht. Man kan ogsaa her merke konstruktørens dygtighet og den øvede skibsbyggars nøagtighet. Paa hver ting om bord ser man dette. Alt er solid og paa samme tid vakkert utført, saaledes at vi trygt kan si, at som træskibsbygger er Chr. Jensen en av vore første. Det skal være interessant at se færdig direktør Blakstads to 750-tonnere, hvorav den ene nu er delvis opspantet.

Ved Iversens verft i Soon bygges et søsterskip til «Veslekari» for samme rederi. Dette blir færdig til at gaa av stabelen senere paa aaret. «Veslekari» skal føres av kaptein Olsen fra Aalesund, som i flere aar har fart paa Ishavet blant andet som fører av 5 skibe. Han er den ældste ishavsskipper derfra.

Det var rent fest i Volden igaar, da stabelavlopningen foregik, og mange mennesker var tilstede. Under et glas champagne om bord efter avlopningen takket skibsmægler Bugge, indehaver av firmaet Winge & Co., skibets bygger hr. Jensen for det udmerkede arbeidet som her er levert. Der utbragtes ogsaa skaale for selskapets direktører konsul Blikstad og Bugge med haab om stort utbytte. Det er jo interessant at se, at der fremdeles er folk som tror paa utbytte av sælfangsten her fra Østnorge, hvor vi før har hat saa mange præktige fangstskeibe, og vi ønsker selskapet alt mulig held av sine dispositioner, saaledes at det kan fortsætte videre. Man ser at der i Aalesund og Nordnorge endnu kan tjenes mange penger paa sælfangsten.

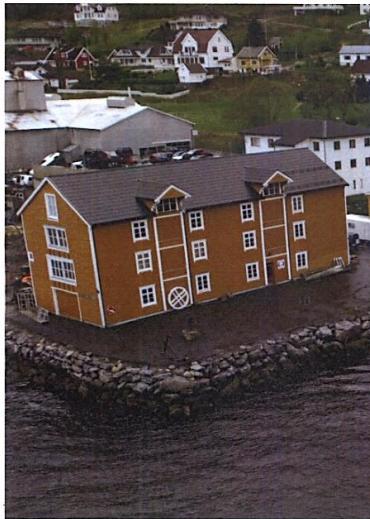
(Norges Handels og Sjøfartstidende 31. mai 1918)

Tøffaste møteplass i regionen vår til konferanser, møter, blåturar, julebord, selskap m.m.

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



På «Isflora»



«Isflora» tidleg på 1950-talet. Men kven er dei?

Nokon av Isflaket sine lesarar som kjenner dei?



B

Returadresse:
Ishavsmuseet
6062 Brandal

Porto Betalt P.P
Avtale 617108/7

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlset



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

Polarolje er eit reitt destillat framstilat av olje frå yngre gronlandssel. Etter mer enn 5 års klinisk forskning, viser forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsekkende resultater, og kan vise til følgende helseeffekter:

- Behandling av ørisme og stive ledd
- Bedring av immunforsvaret
- Hindrer sårdannelser og eksem
- Regulerer mage/tarmfunksjonen
- Behandler psoriasis



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hordaland, Stord, Stavanger, Fjell, Fjell, Søgne, Røde, Raudeberg, Selje, Lavastad, Olden, Sæbø, Vindafjord, Sandnes, Larvik, Gjerdrum, Moldestranda, Leikong, Tjørnåg, Ose, og Åkrem.

Meir enn berre polarolje

Besök nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L
Spesielt gode resultatar for:

- Behandling av ørisme, stive ledd
- Behandling av seneskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L
Spesielt gode resultatar for:

- Behandling av ørisme, stive ledd
- Behandling av seneskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene

kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.
Spesielt gode resultatar for:

- Problemløs
- Bleieutslitt
- Eksem
- Psonasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x40
Eksklusiv pute
– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70
Eksklusiv skinn
– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusiv skinn
– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30
Kraftig strikk for festing rundt setryggen



kr 679,-

