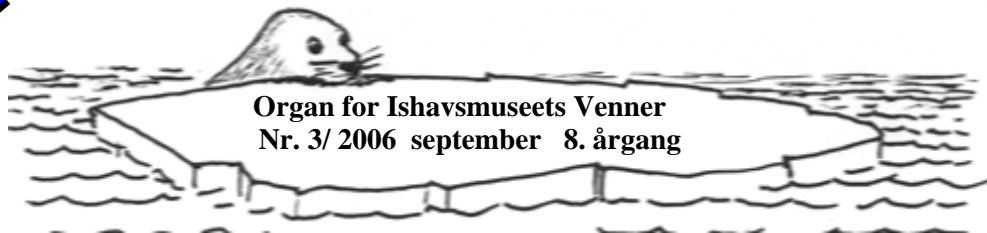


ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 3/ 2006 september 8. årgang



I denne utgåva av Isflaket:

Leiar

Den ukjente Brategg-ekspedisjonen

Skuter som forliste

Nytt frå Ishavsmuseet

Dagboksnotat frå Kviting sitt forlis

Frå arkivet

Frå bokhylla

Slik var Vesterisen 2006

Helsing frå Venneforeininga

Stubbar

ISHAVSKVELD

I samband med Hareidsstemna onsdag 18. oktober kl 1900
Nordaust-Grønland 75 år etter okkupasjonen

Peter Schmidt Mikkelsen, Ivar Ytreland, John Giæver jr og Sigbjørn Røren
fortel om dette spanande landet.

Kaffi, kaker og pratepause, bill kr. 100,-

LEIAR

Som du sikkert allereie har sett, kjem Isflaket i og med dette nummeret i eit nytt format. Vi har fått på plass ein ny og moderne fargeskrivar slik at vi kan produsere bladet på ein enklare og betre måte. Det vert trykt i formatet A3, bretta og stifta automatisk. Vi får betre kvalitet på bilde og layout; det er viktig for oss. Vi trur at innhaldet i bladet på denne måten kjem betre fram. Det er det som er målet.

Vi synest vi har funne fram til bra variert stoff i dette nummeret, og vi vonar at dei fleste finn noko av interesse. Magnus Sefland skriv om ekspedisjonen med skuta «Brategg» – seinare «Jopeter» og «Polarbjørn» - til Antarktis i 1947/48. Gjennom grundig kjeldegransking har han funne fram mange opplysningar om denne ekspedisjonen, som ikkje har vore kjende tidlegare. I serien Skuter som forliste, har Sigbjørn Røren denne gongen funne fram sjøforklaringa til «Kvitøy» av Vartdal som vart skrudd ned i Kvitsjøen i 1933.

Vi har med eit med intervju Johan Veiseth som var i Vesterisen i år som skipper på «Polarstar»; ei skute han er medeigar i. I førre nummer av Isflaket presenterte vi sjøforklaringa frå forliset til «Kviting». Else Tusvik Gåsemyr har sendt oss avskrift frå dagboka til «Kviting» frå dagane kring forliset. Far hennar, Karl Peder Tusvik, var med på «Kviting». Johannes Alme fortel om ein interessant DVD han har kome over med bilde og filmopptak frå ishavet.

I serien Frå bokhylla omtalar vi Roland Huntford si bok «Scott og Amundsen»; som handlar om kappløpet mellom Robert F. Scott og Roald Amundsen mot Sørpolen for snart 95 år sidan. Frå arkivet har vi henta nokre notatar om då «Aarvak» miste propellen i Stretet tidleg på 20-talet; ført i pennen av skipper Webjørn Landmark. Voldingen Rolf O. Klepp som er ein svært god forteljar, har gitt oss lov å til å bruke ei fin historie om då dei i 1937 hadde gjesting heime av den kjende ishavsskipperen Johan S. Brandal; Hau-Johan. Vi har med fleire kortare historier også.

Vi som arbeider med Isflaket, liker godt å få reaksjonar frå lesarane. Det får vi stadig meir av. Vi tek meir enn gjerne mot kortare eller lengre artiklar. Vi ønskjer alle ein god haust.

Brandal 16.9.2006 Helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av

HAUGEN KONTORFORUM

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Johan Ole Brandal - formann, Margit Skeide, Tor Riise – kasserar,
Hans Petter Brandal sekretær, Jan Bigset, Oddfrid Kleppe, Ottar M. Brandal.
Isflaket: Finn Sindre Eliassen, Havtor Hovset og Webjørn Landmark
Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL - <http://home.no.net/ishavsmv>

BRATEGG OG EKSPEDISJONEN TIL ANTARKTIS I 1947/48

Om skuta, ekspedisjonen og deltakarane

Av Magnus Sefland

Brategg var skuta som seinare fekk namna *Jopeter* og *Polarbjørn* og som gjorde så store krumspring at nokon gav henne den fleirtydige nemninga "skuta med ein skrue laus". Etter eit propellhavari måtte skuta forlatast i isen utanfor Nordaust-Grønland i 1955. Alle venta at skuta ville bli knust av isen og søkke. Men året etter vart skuta sensasjonelt nok funnen igjen i ein fjord på Nordaust-Grønland etter å ha tilbrakt ein heil vinter i isen på eiga hand. Det måtte berre ei kurant klargjering til før skuta vart slept tilbake til Ålesund. Eigedomstilhøva til skuta var derimot ikkje fullt så kurante. Det var tendens til diplomatisk krise mellom Danmark og Norge før eigedomsretten til skuta var avklart.

I den sørlege sommarsesongen 1947/48 brukte De Norske Hvalfangstselskapers Forbund *Brategg* som ekspedisjonsfartøy for ein vitskapeleg ekspedisjon til havområda i stillehavssektoren i Antarktis.

Kort om *Brategg*-ekspedisjonen

Brategg-ekspedisjonen er omtalt som i det følgjande som oppslagsord i *Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon* nr 2:

"Brategg-ekspedisjonen, ekspedisjon utrustet av De norske hvalfangstselskapers forbund i samarbeid med Det norske geografiske selskaps havforskningskomite, for å foreta et forskningstokt til den antarktiske stillehavssektor. Undersøkelsene ble foretatt med fartøyet Brategg i den antarktiske sommer 1947-48. Vitenskapelig leder var zoologen Holger Holgersen. Ekspedisjonens arbeid ble vesentlig av oseanografisk art. 13. februar 1948 var ekspedisjonens medlemmer i land på Peter I Øy; det var den annen norske landgang på øya".



Brategg til kai i Ålesund, mellom 1932 og 1936

Førebuing

Brategg-ekspedisjonen hadde eit todelt formål - forskning og leiting etter nye kvalfelt. Det vitenskaplege programmet var samansett av tre faglege hovudområder: meteorologi, oseanografi og marin biologi. Ekspedisjonen sitt vitenskaplege program vart førebudd av De Norske Hvalfangstselskapers Forbund (Forbundet) og Det Norske Geografiske Selskabs havforskningskomite (Komiteen) (Hvalfangstmuseet: Direktiv).

Havforskningskomiteen var samansett av:

Professor dr Håkon Mosby, Bergen (formann)

Dr Johan T Ruud, Oslo (nestformann)

Dr Trygve Braarud, Oslo

Dr Jens Eggvin, Bergen

Dr J. E. Fjeldstad, Oslo

Kommandør H. E. Hansen, Oslo

J. A. Jakhelln, Oslo

Dr Sverre Pettersen, Oslo

Dr Harald U. Sverdrup, La Jolla, California

Direktør Harald B. Paulsen, De Norske Hvalfangstselskapers Forbund

Sekretær dr Erling Christophersen, Oslo, Det Norske Geografiske Selskab (Etter ei tid tok dr Fr. Isaachsen, Oslo, over for Christophersen).(Hvalfangstmuseet: Korrespondanse).

I mars 1947 vart hovudfagsstudent i fysisk oseanografi, Trygve Søiland, Bergen, engasjert for ekspedisjonen og deltok i førebuinga. Han fungerte som sekretær for komiteen fram til juli same år. Då måtte han av private grunnar trekke seg frå engasjementet. Johan M. Natvig overtok for Søiland.

Mosby og Eggvin var oseanografar som begge var med på kvart sitt av tokta med *Norvegia* til Antarktis rundt 1930. H. U. Sverdrup var utdanna meteorolog, men i dei første åra etter krigen var han kanskje den mest kjende oseanograf i verda (Foldvik: E-post). Sverdrup var direktør for Norsk Polarinstitutt frå reorganiseringa av instituttet i 1948 til sin død i 1957 (Barr 2003).

Komiteen var tenkt å fungere gjennom dei to formennene i samarbeid med ekspedisjonsmedlemane. Dei andre komitemedlemane skulle konsulterast når det var ønskeleg. Fiskeriattache ved den norske ambassaden i Washington, Nils Jangaard, var også knytt til førebuinga. Direktør i De Norske Hvalfangstselskapers Forbund (Forbundet), Harald B. Paulsen, stod sentralt i førebuinga og gjennomføringa av ekspedisjonen. Han fungert i praksis som korresponderande reiar for det innleigde ekspedisjonsfartøyet. Sentral i Forbundet var også kontorsjef Einar Vangstein. Desse to stod for det aller meste av korrespondansen på vegne av Forbundet i samband med ekspedisjonen (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse).

Havforskningskomiteen la rammer for prøver og registreringar av alle slag som ekspedisjonen skulle utføre. Både skipsmannskapet, som i stor grad bestod av røynde ishavsfolk og kvalfangarar, og vitenskapsfolka skulle gjere observasjonar og registreringar av alle slag. Dette omfatta fysisk oseanografi, marin biologi, marin meteorologi, fiskeriforskning og kvalmerking (*Publikasjon nr 17* (1956)). Særleg var is- og kvalobservasjonar frå røynde kvalfangarar interessante.

Det var ein del fram og tilbake med omsyn til kven som skulle vere med på å finansiere toktet. Ei tid var det uvisse om det ville bli løyvd statlege midlar til ekspedisjonen. Det vart til at Forbundet bar kostnadane. (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse). Johan T. Ruud uttrykte de slik: "--- Ved å bekoste denne ekspedisjon gir norske hvalfangere et nytt og viktig bidrag til den betydelige innsats de allerede har gjort for det vitenskapelige forskningsarbeid i Antarktis" (Hvalfangstmuseet: Klipparkiv).

Vitskap og kvalundersøking

Formålet med ekspedisjonen var i utgangspunktet todelt. Etter som Forbundet finansierte toktet, kunne Forbundet også lettare ta initiativ ved eventuell interessekonflikt mellom Komiteen og Forbundet. I eit brev til komitemedlemene 28.10.1947 godtok Forbundet framlegg frå Komiteen om at det skulle gjerast snitt i seglingsruta i nord-sør-retning ved meridianane 90, 120 og 150 grader vestleg lengd. Men Forbundet sa klart frå om at seglingsruta mellom snitta og tida som var til disposisjon utanom snitta skulle først og fremst brukast til kvalundersøking. Vitskapsfolka om bord måtte innrette arbeidet sitt etter dette. Skipperen vart pålagt å føre nøyaktig dagbok over alt som var av interesse i samband med kvalundersøkingane (Hvalfangstmuseet: Direktiv). Komitemedlemene fekk denne orienteringa frå Forbundet om lag ei veke etter at *Brategg* hadde forlate Sandefjord og etter at skipper Nils Larsen hadde fått sine instruksar frå Forbundet.

Val av ekspedisjonsfartøy

Eit fartøy som vart vurdert var trålaren *North Star*. Den vart bygd av tre i Amerika i 1940. Den var ca 115 ft / 200 brt og hadde ein dieselmotor på 200 hk. I 1947 stod den norske stat som eigar. Båten var tiltenkt namnet *Norvegia II*. Det signalisert ei vidareføring av tradisjonen frå *Norvegia*-ekspedisjonane rundt 1930. I 1947 låg båten i opplag i Sarpsborg (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse). Men etter nærare vurdering fann leigarane *North Star* ueigna til formålet. Skuta var for lita og måtte eventuelt ombyggjast mykje. Etter det vart *Brategg* aktuell.

Brategg var på den tid ein havfiskebåt og tilhørte A/S Havfiske i Trondheim, disponert av skipsreiar Kaare Bagøien. Båten vart bygd av stål i 1932 nettopp i Trondheim. Den var ca 165 fot / ca 500 brt, hadde ein Atlas Polar dieselmotor på 500 bremsehestekrefter og hadde fryseri i lasteromma. (Skipsregisteret, Ålesund; Hansen 1995).

Ved vurdering kom *Brategg* betre ut med omsyn til sjøeigenskapar og bunkerskapasitet. *Brategg* hadde ei skrogform som gjorde at skuta låg fint i sjøen. Ho sleppte sjøen fint, og i roleg sjø gjorde ho god fart i forhold til maskinkrafta (Aklestad: Personleg fråsegn). Marsjart vart oppgjeva til 11 mil (*Publikasjon nr 17* (1956)). I tillegg til dei faste tankane hadde *Brategg* plass til mykje bunkers på fat i lasterommet. Under vegs kunne oljen lett pumpast over på brukstankane etter kvart som oljen vart oppbrukt. Det var viktig at *Brategg* hadde bunkerskapasitet for heile turen, slik at ekspedisjonen var uavhengig av forsyningsteneste. At *Brategg* hadde kjøle- og fryserom vart tillagt stor vekt. Det ville lette oppbevaringa av provianten under eit så langt tokt. Like eins ville det kunne lette oppbevaringa av biologisk forskingsmateriale til analyse etter at ekspedisjonen var komen heim.

Kaare Bagøien i reiarlaget A/S Havfiske åtvare befraktarane med omsyn til kapasitetet til fryseriet om bord. Fryseriet var installert for bruk i nordsjøfart, og han tvilte på om fryseriet ville verke tilfredsstillande under fart i tropene. Elles hadde han ein viss otte for at lekkasjar frå oljefata skulle skjemme ut tregarneringa i lasterommet og øydeleggje isolasjonen, og gjere skuta ubrukande til frakt av matvarer (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse).

Ombygging

Brategg måtte ombyggjast ein del for ekspedisjonen. Det vart gjort ved Liaaens mekaniske verkstad i Ålesund. Som ny hadde *Brategg* styrehus på nivå med galgedekk. På styrehustaket hadde skuta opphavleg ei opa toppbru med natthus, stimratt og maskintelegraf. Noko seinare - kanskje under andre verdskrig - vart denne brua innekledd, slik at skuta fekk to styrehus på to ulike dekknivå.

Til ekspedisjonen ønskte Forbundet ei ombygging av øvre bru, slik at den likna meir på ei opa kvalbåtbru. Tak og glas vart fjerna, og i staden vart det sett opp vindskjermar og åsar til å trekkje solsegl over under fart i tropene. Formålet med den opne toppbrua var å få mest mogleg fri sikt horisonten rundt med tanke på observasjonar. På galgedekk, rundt aktermasta,

vart det bygd eit nytt dekkshus som arbeidsplass for vitskapsfolka (Hvalfangstmuseet: Ombyggingsteikning; ombyggingsinstruks). Elles vart skuta utstyrt med ekkolodd som skulle registrere ned til djupner på 6000 meter. Sendar og mottakar for ekko vart montert i kvar sin tank i skutebotnen.

Det vart også gjort ein del ombyggingsarbeid i lugarane under bakken. Der vart det m. a. innreidd ei messe for åtte mann. Elles fekk skuta utkikstønne i mastetoppen. Med det fekk skuta ein god del av det ishavsskutepreget som ho var kjend for i seinare år under namna *Jopeter* og *Polarbjørn*. Ho vart også noko isforsterka i baugen, men i avtalen med eigarane kom det med ein klausul om at skuta trass i forsterkinga i baugen ikkje skulle forsere is. Elles vart ho utstyrt med bommar for seglføring og nytt og betre radioutstyr.

I maskinrommet vart eit stimdrive lysaggregat skift ut med eit dieseldrive aggregat. Det som kneip mest med under ombygginga, var overhalinga på hovudmotoren. Atlas-fabrikken i Stockholm hadde vanskar med å levere nye sylindreforingar tidsnok. Leiinga i Forbundet i Sandefjord vende seg til den norske sendemann i Stockholm, Birger Bergersen (seinare norsk kyrkje- og undervisningsminister), for å få han til å skunde på. Sylindreforingane vart sende med ekstrafløy til Ålesund. Korrespondanse mellom direktør Harald B. Paulsen i Forbundet og Bergersen viser at dei to kommuniserte i ein nokså personleg tone (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse).

Forbundet sin agent i Ålesund var Fredrik Hessen. Skipper Nils Larsen frå Sandar var utpeika til skipper på ekspedisjonen. Han oppheldt seg i Ålesund og budde på Grand hotell for å føre inspeksjon med ombygginga av *Brategg*.

I åra 1932-1936 stod A/S Storegga i Ålesund som eigar av *Brategg*. I 1936 overtok A/S Havfiske i Trondheim (Skipsregisteret, Ålesund). Registertida i Ålesund på 1930-talet og ombygginga ved Liaaen MV i 1947 gjorde at *Brategg* vart oppfatta som ålesundsskute i Sandefjord og i austlandspressa, sjølv om skuta i 1947 hørde heime i Trondheim og bar fiskeriregistreringa ST 12 T (Ishavsmuseet).

Skipsmannskap og vitskapsfolk

Skipsmannskapet bestod av 18 mann:

Skipper Nils Larsen, Sandar
Førstestyrmann Kristian H. Henriksen, Sandar
Andrestyrmann Asbjørn Nilsen, Sandar
Tredjestyrmann / observatør Einar Barth, Sandefjord
Førstemaskinist (maskinsjef) Harald Holmboe, Ålesund
Andremaskinist Kåre Hjelseth, Ålesund
Tredjemaskinist Per Fiskerstrand, Ålesund
Motormann Kåre Skifte, Vallersund
Telegrafist Brede Oluf Nylænder, Lillehammer
Stuert John Molvær, Ålesund/Drammen
Kokk Arthur Slenes, Ørsta
Messegut Harry Ekornås, Langevåg
Matros Elling Lura, Sandar
" Arnulf Hansen, Sandefjord
" Olaf Gulbrandsen, Sandar
" Alf Pedersen, Sandar
" Johan H. Saastad, Sandefjord

Tømmermann / matros Kåre R. Norheim, Sandar

Alle i skipsmannskapet hadde same kontraktsvilkår som folk i tilsvarende stillingar på kvalfangst (Hvalfangstmuseet: Kontrakter).

Skipper Nils Larsen, f. 1900, deltok som navigatør på alle fire ekspedisjonane med

ishavsskuta *Norvegia* i åra 1927-1931. Han var styrmann på den første og skipper på dei tre andre. Han var med på annekteringa av både Bouvetøya i 1927 og Peter I Øy i 1929. I det siste tilfellet var han skipper og saman med ekspedisjonsleiaren, dr Ola Olstad, ansvarlege for annekteringa (Ishavsmuseet). *Brategg*-ekspedisjonen var Larsen sin 18. tur til Antarktis. Førstestyrmann Kristian H. Henriksen var andrestyrmann på ein av ekspedisjonane med *Norvegia*. Dei fleste av navigatørane og dekksmannskapa hadde vore på kvalfangst i Antarktis tidlegare. Førstemaskinist Harald Holmboe var maskinsjef på ekspedisjonsfartøyet *Wyatt Earp* (ex *Fanefjord* av Ålesund) på Lincoln Ellsworth sin Antarktisekspedisjon i åra 1933-36 (Oterhals 2000).

Ekspedisjonen sin vitskaplege stab bestod av fire personar:

Leiar, zoolog og konservator, cand.real. Holger Holgersen, Stavanger

Marinbiolog, stud. mag. Fredrik Arne Beyer, Fjøsanger

Fysisk oseanograf, cand. mag. Lars Midttun, Fana

Fysisk oseanograf, cand. mag. Johan Mjelde Natvig, Sauda

Vitskapsfolka var i alderen 25-33 år. Dei var i det som kan kallast ein rekrutteringsfase som vitskapsfolk. Dei var påmønstra på same måte som skipsmannskapet (Hvalfangstmuseet: Kontrakter).

Ekspedisjonsleiar Holgersen var spesialist på fugleliv. Kort tid etter ekspedisjonen vart han styrar av Stavanger Museums zoologiske avdeling. Seinare vart han direktør for same museet (*Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon* nr 7).

Klargjering

Mannskapet arbeidde om bord i *Brategg* frå 28.09.1947, medan skuta låg ved Liaaen MV i Ålesund. Dei overtok skuta 14.10. og gjekk til Bergen. Der kom vitskapfolka Beyer, Midttun og Natvig om bord. Dei hadde med seg ein god del vitskapleg utstyr. Deretter gjekk skuta til Sandefjord. Der kom ekspedisjonsleiar Holgersen og dei siste i mannskapet om bord. Tredjestyrmannen måtte sjukeavmønstrast, og ein ny tredjestyrmann, Einar Barth, kom om bord. I Sandefjord vart *Brategg* fullt utrusta med utstyr av alle slag, proviant og bunkers og på alle måtar gjort klar for langtur. *Brategg* tok om bord 365 oljefat, 35 fat maskinolje, 6 fat bensin, 7 fat parafin. Bunkersbeholdninga var i alt 270 tonn. Det vart også fylt ca 30 tonn ferskvatn (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok).

I 1947 var mange av dei viktigaste daglegvarene rasjonerte. Ved utrusting av *Brategg*-ekspedisjonen måtte svært mykje klarerast av forsynings- og rasjoneringsstyresmaktene. Det måtte søkjast om kjøpeløyve for både stort og smått. Til dømes måtte Forbundet i Sandefjord skrive til Boligdirektoratet i Oslo og søkje om løyve til å kjøpe fem sekkar sement. Forbundet sende tingingslistene sine direkte til A/S Thor Dahl Skipshandel i Sandefjord. Listene kom tilbake med raude kryss for dei varene som måtte godkjennast av forsyningsnemnda.

Som klargjering av ein litt annan karakter fekk skipper Larsen med seg ein privatkode for ekspedisjonen som skulle nyttast ved alle viktige telegrafiske meldingar (Hvalfangstmuseet: Direktiv).

Oversegling

Brategg la ut frå Sandefjord 22.10.1947. Seglingsruta gjekk direkte over Nordsjøen, gjennom Den engelske kanal og Biscaya, forbi Las Palmas og Kapp Verdeøyane til Montevideo i Uruguay, som var første stopp. I sjøen vart det gjennomført måling og anna vedlikehaldsarbeid når sjøen var roleg nok til det. Då skuta nærma seg tropene vart det strekt solsegl forut, på brua og akterut. Tønneleideren og ordinære segl vart rigga til i Sør-Atlanteren. På turen sende skuta meteorologiske observasjonar til Bergen kvar tredje time. *Brategg* var prøveklut for utplassering av vervarslingsskip i Atlanterhavet.

Skuta gjorde einskilde stopp og la seg på drift. Det gjaldt nokre mindre justeringar på hovudmotoren, men først og fremst gjaldt det utprøving av utstyret til vitskapsfolka. Det var

viktig at utstyret var gjennomprøvd før skuta kom til farvatna som skulle utforskast og utstyret skulle brukast i forskning. Ekkoloddet skulle nå til djup ned til 6000 meter. Ekkoloddet vart utprøvd i Nordsjøen og sørover på ulike djup. Det viste seg at ekkoloddet ikkje fungerte som det skulle på større djup enn 1000 fannar, dvs ca 1900 meter.

Mange av mannskapet hadde vore i Antarktis på kvalfangst tidlegare og hadde kryssa ekvator. Dei som ikkje hadde vore på den sørlege halvkule tidlegare, vart døypte etter tradisjonelt seremoniell då dei kryssa linja, dvs i olje, sot og tjøre. Dette gjaldt alle vitenskapsmennene og fleire i mannskapet.

Brategg gjorde sitt første stopp i Montevideo, der Forbundet hadde ein agent. Der vart bunkers og forsyningar av alle slag etterfylte. Skuta tok om bord ca 68 tonn ferskvatn og ca 130 tonn bunkersolje. Der vart det henta inn ein ekspert som skulle få orden på ekkoloddet. Det greidde han imidlertid ikkje. Telegramtrafikken mellom skipper Larsen og Forbundet i Sandefjord var i denne situasjonen nokså tett. Larsen ville ha eksperten med frå Montevideo til Punta Arenas for å arbeide med ekkoloddet på turen. Men det ville ikkje eksperten. Larsen fekk beskjed frå Forbundet om å gå til Buenos Aires. Men agenten og eksperten i Montevideo frårådde det. Ved å gå opp elva til Buenos Aires ville skuta møte endå grunnare vatn og få endå dårlegare høve til å teste ekkoloddet på større djup. Larsen valde å gå direkte til Punta Arenas. Forbundet tinga telegrafisk ekspertar frå både Chile og Buenos Aires til å rette på ekkoloddet når *Brategg* kom til Punta Arenas.

Ved avgang frå Montevideo gjekk *Brategg* fleire timar i austleg retning for å kome ut på djupare vatn medan skipperen og telegrafisten arbeidde med ekkoloddet. Skuta gjekk inn i Magellanstretet og stoppa i den chilenske byen Punta Arenas. Byen er den sørlegaste byen i Chile - av somme kalla sivilisasjonens siste utpost. I Punta Arenas vart det gjort ein ny freistnad på å få fagfolk til å ordne ekkoloddet. *Brategg* måtte vente i dagevis på ekspertar som Forbundet telegrafisk hadde tinga frå Chile og Buenos Aires, men ingen av dei dukka opp. Skuta vart liggande i Punta Arenas i ti dagar. To radio- og elektromontørar frå eit skipsinstallasjonsfirma var fleire gonger om bord og freista å rette på manglane. *Brategg* letta anker fleire gonger og gjekk austover i Magellanstretet for å prøve ekkoloddet på større djup. Men dei fekk ikkje skikk på ekkoloddet. Den 08.12.1947 fekk Larsen telegrafisk ordre frå Forbundet om å gå vidare til forskingsområdet i Antarktis. Det vart skipperen og telegrafisten som med felles innsats studerte instrumentet sine luner og fekk litt betre skikk på det. Men ekkoloddet var lunefullt og upåliteleg på store djup på det meste av turen (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; kart; ekspedisjonsrapport; rapport om ekkoloddet).

Litt om suverenitetsforhold i Antarktis

I perioden frå 1908 til utbrotet av andre verdskrig gjorde Storbritannia og Frankrike krav på kvar sine sektorar av Antarktis. Storbritannia gjorde krav på ein stor sektor i Vest-Antarktis. Dei britiske dominions i Oseania - Australia og New Zealand - gjorde det same i dei austlege delane av Antarktis som naturleg ligg nærast til for desse landa.

Dette vekte uro i Norge. Ved kvalfangst i tilsvarende farvatn måtte norske kvalfangstselskap betale lisensavgifter til dei aktuelle statane. Nokre spede trekk for å hevde norske interesser var annekteringane av dei ugjestmilde øyane Bouvetøya i 1927 og Peter I Øy i 1929. I 1939 vart Dronning Mauds Land drege inn under norsk statsvelde. Det norske tiltaket skal ha vorte framskunda av tysk aktivitet i området.

Det einaste noko større antarktiske området som ikkje noka statsmakt hadde gjort formelt krav på ved slutten av andre verdskrig, var ein stor sektor som sokna til Stillehavet. Dette havområdet har fått namnet Amundsenhavet (*Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon* nr 1). Det var dette havområdet og havområda i tilstøytande sektorar i aust og vest *Brategg*-ekspedisjonen skulle utforske nærare.

Forskningsområde

Området som skulle kartleggast og utforskast, var den austlege delen av den antarktiske stillehavssektoren. Forskningsområdet strekte seg frå ca 60 grader vestleg lengd til ca 180 grader vestleg lengd. I sør var området avgrensa av isen i Antarktis, og i nord gjekk området til ca 55 grader sørleg breidd. Forskningsfeltet strekkjer seg over 17 breiddegrader og 112 lengdegrader.

Nordgrensa for forskningsområdet tilsvarar om lag grensa der kaldt polarvatn og varmare vatn frå lågare breiddegrader støyter saman. Denne grensa går ein stad mellom 53 grader og 62 grader sørleg breidd. Grensa blir i fagterminologien kalla den antarktiske konvergens. *Brategg* sitt forskningsområde strekte seg - litt grovt sagt - omlag frå Kapp Horn og Graham Land i aust til områda sør-søraust for New Zealand i vest og omfattar Amundsenhavet og havområda som grensar til Rosshavet. Ein av vitskapsfolka, J. M. Natvig, uttalte til pressa at forskningsområdet var tidlegare svært mangelfullt undersøkt, så alle innsamla data ville vere av interesse (Hvalfangstmuseet: Klipparkiv). Skuta kryssa i dette området i tida frå 12.12.1947 til 10.02.1948. Julaftan 1947 låg *Brategg* ved iskanten 65.42 grader sørleg breidd og 109.40 grader vestleg lengd, med temperatur rundt 0 grader, men elles i strålende sommarver (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; ekspedisjonsrapport).

Av omsyn til isfjell og eventuelle andre hindringar i området ville ikkje komiteen legge opp noka fast seglingsrute. *Brategg* var ikkje bygd for isnavigering og skulle ikkje forsere is, sjølv om skuta var noko isforsterka i baugen. Dette var slege fast i kontrakten med reiaren (Hvalfangstmuseet: Kontrakt). Det vart opp til forskarane om bord å legge opp ruta i samråd med skipperen.

Brategg arbeidde seg vestover frå Magellanstretet. Fleire stader følgde skuta utvalde meridianar og gjorde observasjonar, lodda og tok prøver i posisjonar med jamne avstandar langs dei utplukka meridianane. *Brategg* følgde meridianane 90 grader vest i sørleg retning, 120 grader vest i sørleg retning og 150 grader vest i nordleg retning (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok). Desse meridianane var utplukka av Komiteen på førehand. Skuta hadde med seg trål til å fange eksemplar av fisk og sjødyr.

Eit spesielt instrument for måling av havtemperatur var ein såkalla termosonde. Det var ein automatisk temperaturregistrator, konstruert av professor Håkon Mosby. Den kunne senkast ned i havet og måle temperatur i sjøen på ulike djupner. Det vart lodda etter både djupner og botnforhold. Ekkoloddet var stadig i bruk, men viste seg upåleteleg på store djup.

Den vestlegaste posisjonen *Brategg* nådde var 174 grader 51 minutt vestleg lengd og 66 grader 28 minutt sørleg breidd, ca ei norsk mil nord for den sørlege polarsirkel. Der vart *Brategg* stoppa av eit belte med stor, grov pakkis. Dersom dei hadde hatt ei sterk treskute, ville dei ha freista å forsere isbeltet, for dei såg store klarer i isen sør for pakkisbeltet i retning inn mot Rosshavet. Men fordi *Brategg* på den tid ikkje var utrusta for isnavigering, var dette ikkje aktuelt (Hvalfangstmuseet: Ekspedisjonsrapport). I denne posisjonen var skuta i newzealandsk sektor omlag rett nord for Rosshavet. Næraste land var Scott Island som ligg ved 180-graden sør-søraust for New Zealand.

Under toktet telegraferte *Brategg* verobservasjonar til Falklandsøyane og til Wellington på New Zealand. Telegramma flaug framleis fram og tilbake om ekkoloddet. Frå fagfolk i London vart det i eit telegram rådd til å ta både sendar og mottakar opp frå tankane i skutebotnen og henge dei utanbords. Etter mykje komplisert arbeid lukkast dette. Sendar og mottakar vart forsynte med gummiisolert kabel og senka utanbords til 10-12 fot under sjøoverflata. Ekkoloddet kunne opererast på den måten berre i rimeleg ver. Men på den måten fungerte ekkoloddet nokolunde på heile reisa frå vendepunktet ved ca 174 grader vest til Sarsbanken i Drakestretet ved Kapp Horn. Der slo ekkoloddet seg heilt vrangt.

Skipsdagboka fortel om ein del dårleg ver, og ved fleire høve sleit dei seg gjennom stormar. Men dagboka fortel også om lange periodar med moderat vind og sjøgang. Dagboka gjev inntrykk av at *Brategg* viste seg som ein god sjøbåt. Stormrykkane var nok strabasiøse, men

dagboka gjev ikkje inntrykk av at det nokon gong oppstod kritiske situasjonar (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; ekspedisjonsrapport).

Freda sektor i Antarktis

På den internasjonale kvalfangstkonferansen i Washington i 1946 vart det gjort følgjande vedtak.

"It is forbidden to use a factory ship or a whale catcher attached thereto for the purpose of taking or treating baleen whales in the waters south of 40 degrees South Latitude and from 70 degrees West Longitude westward as far as 160 degrees West Longitude".

(Hvalfangstmuseet: Korresponanse).

Det aller meste av *Brategg* si seglingsrute fall innanfor det aktuelle området (Hvalfangstmuseet: Kart).

Offentleggjing av kvalundersøkingane

I slutten av januar 1948, medan *Brategg* segla langs 120-graden i Stillehavet, skreiv direktør Harald B. Paulsen i Forbundet eit brev til Erling Christophersen ved den norske ambassaden i Washington. I brevet heldt Paulsen sterkt fram at opplysningar om kvalundersøkingane tilhørde medlemsselskapa i Forbundet og at slike opplysningar ikkje burde gjerast offentlege. Dette var for at det seinare ikkje skulle melde seg krav om offentleggjing av resultatane frå undersøkingane.

Christophersen svarte umiddelbart at han rettnok såvidt hadde nemnt kvalundersøkingane i eit rundskriv. Han fann dette klokare enn ikkje å nemne dei i det heile, noko som kanskje ville vekke mistanke om kamouflasje, sidan det var Forbundet som finansierte ekspedisjonen.

I eit rundskriv til medlemmane i Komiteen i april 1948 nemnde Håkon Mosby kvalundersøkingane. Også han fekk brev frå Forbundet. Dersom rapporten frå ekspedisjonen skulle gjerast offentleg, måtte eit par merknader om kvalundersøkingane utelatast (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse).

Peter I Øy

Brategg var på ekspedisjonen innom Peter I Øy. Øya vart annektert for Norge i 1929 av den andre ekspedisjonen til Antarktis med *Norvegia*. Seinare fekk øya status som norsk biland. Nils Larsen og Kristian H. Henriksen var høvesvis skipper og andrestyrmann på *Norvegia* då øya vart annektert. Ekspedisjonane med *Norvegia* i 1929 og *Brategg* i 1948 var første og andre gong nordmenn var i land på øya. Utanom dei norske ekspedisjonane er det kjent at folk frå andre nasjonar var på land på øya i 1927 og i 1941.

I 1948 var Larsen og Henriksen skipper og førstestyrmann på *Brategg*. Skuta kom til Peter I Øy 08.02.1948. Men øya var vanskeleg å finne på grunn av is og skodde. Øya var omkransa av isfjell som hadde teke botn på grunnene rundt øya. Derfor var øya omgjeva av ein ismur. Innanfor muren var det ope vatn. *Brategg* fann høveleg opning i ismuren og kom seg inn i det opne vatnet rundt øya. Men dønningane var såpass tunge at det var uforvarleg å prøve landgang.

Ved annekteringa under *Norvegia*-ekspedisjonen i 1929 fekk øya ein del geografiske namn med tilknytning til Sandefjord. Høgaste punktet på øya - ca 1200 meter høgt - fekk namnet Lars Christensens topp. På vestsida av øya finn ein Kapp Ingerid - oppkalla etter Ingerid Christensen, kona til Lars Christensen. Like ved ligg Sandefjordbukta med eit nes: Framnesodden. Det var der *Norvegia*-ekspedisjonen gjekk i land i 1929.

Først 10.08.1948 var sjøen såpass roleg at mannskap og forskarar kunne gå i land frå *Brategg*. Dei gjekk i land på Framnesodden, same stad som ved *Norvegia*-ekspedisjonen i 1929. Både forskarar og skipsmannskap gjorde fleire landstigingar på datoane 10. og

11.02.1948.. Ved første landstiging var skipper Larsen førstemann, og det høvet fekk han seg eit ufrivillig bad. Elles gjekk landstigingane greit. Det var lagt opp til eit arbeidsprogram for både forskarar og skipsmannskap som kravde fleire dagar med både feltarbeid på øya og opplodding og prøvetaking i farvatnet rundt øya (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; ekspedisjonsrapport). Det vitskaplege programmet omfatta blant anna astronomiske observasjonar for å fastslå nøyaktig posisjon for øya. Det vart teke solobservasjonar kvart kvarter under opphald på øya. På observasjonsstaden vart det bora ned og støypt fast ein bolt for at det skulle bli lettare å finne igjen det nøyaktige observasjonspunktet ved seinare besøk.

Også ut frå suverenitetsomsyn var det rimelegvis ei meining med eit litt lengre stopp ved øya. Det er ikkje kjent at nordmenn hadde vore i land på øya sidan ekspedisjonane med *Norvegia* rundt tjue år tidlegare.

Ved annekteringa i 1929 vart det bygd eit deponhus på øya som dokumenterte den norske annekteringa. Huset var fest med wire og bolta fast i fjell. I 1948 var deponhuset frå 1929 borte, teke av sjø og is. Der var berre ein stump wire å sjå.

Brategg-ekspedisjonen bygde nytt deponhus på det som dei trudde var tryggaste staden, delvis inne i ei hule. Ei avskrift av okkupasjonsdokumentet frå *Norvegia*-ekspedisjonen i 1929 og ei utgreiing om *Brategg*-ekspedisjonen vart plassert i huset. Saman med utgreiinga vart plassert ei deltakarliste med namna på alle som var med på *Brategg*-ekspedisjonen, og lista var underskriva av alle frå ekspedisjon som var på land på øya. Det vart også lagt ut proviant og fyrstikker. Norsk herredømme over øya vart markert ved at det norske flagget vart heist og 'Ja, vi elsker' vart sunge. Deretter vart huset spikra grundig igjen og namnet *Brategg* og dato for besøket måla med kvite bokstavar på ein fjellvegg.

Ved ei steinblokk på Framnesodden vart det oppretta eit provisorisk postkontor. Lars Midttun skar ut eit poststempel i gummi som vart brukt til å stemple brevkort og konvoluttar med. Dato vart påført med skrivemaskin (Ishavsmuseet). Etter ekspedisjonen fekk Forbundet brev frå nesten alle verdshjørne med spørsmål om filatelistisk materiale i samband med ekspedisjonen (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse).

På øya var det ulike sel- og fugleartar som rådde grunnen. Vitskapsfolka observerte dyr- og fuglelivet og tok prøver av ulike slag. Fugleliv var spesialområde for ekspedisjonsleiar Holger Holgersen.

urdag 12. oktober 1991

Med poststempel frå Peter Is øy



Arthur Slenes (70) presenterer den store attraksjonen på Frimerkets dag i Ørsta: To konvoluttar stempla på Peter Is øy i Sørishavet den 10. februar 1948. — Konvoluttane er ikkje til sals, understrekar Slenes.

Han var stuert på forskingsfartøyet «Brategg». I 1947/48 vart fartøyet sendt til Sørishavet av Det Norske Geografiske Selskap for å merke kval og ta prøve av åten i sjøen.

I februar gjekk fartøyet inn til Peter Is øy, — som Noreg gjer krav på.

Hydrograf Lars Midttun skar ut eit poststempel i gummi, og det vart oppretta eit primitivt

«postkontor» ved ei klippeblokk på Framnesodden. Der vart det stempla eitt brevkort og til saman 58 frimerke. Datoen vart påført med skrivemaskin.

Arthur Slenes eigde tre merke, og fekk stempla like mange konvoluttar. Han gav bort den eine til ein annan ekspedisjonsdeltakar.

— Vi har fått streng beskjed frå ekspedisjonsleiinga om ikkje å selje konvoluttane. Det vert heller ikkje aktuelt, understrekar Slenes, som allereie har fått tilbod.

— Vi har fått streng beskjed frå ekspedisjonsleiinga om ikkje å selje konvoluttane. Det vert heller ikkje aktuelt, understrekar Slenes, som allereie har fått tilbod.

Drivisen kom drivande frå sør 13.02.1948 og pressa mot øya. Isen truga med å stenge *Brategg* inne. Vitskapleg arbeid var utført, men oppmåling, opplodding og fotografering på og rundt øya måtte avbrytast. Skuta forlet området ved øya og gjekk i nordleg retning, langs 90-graden, eit par dagar. Så snudde ho og gjekk tilbake til øya, for å prøve ny landgang. Nye forsøk 17. og 18.02. på å kome inntil øya mislukkast på grunn av isen. Nye forsøk på landgang vart oppgjevne. Dersom *Brategg* hadde kome til øya 13.02.1948, ville ikkje landgang ha vore mogleg (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; ekspedisjonsrapport).

Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon nr 2 gjev opp datoen for landstiging på øya til 13.02.1948. (Sjå innleiingskapittelet 'Kort om *Brategg*-ekspedisjonen'). Denne opplysninga må vere feil, etter som skipsdagboka og alle samtidige notatar og rapportar frå ekspedisjonen gjev opp 10. og 11.02.1948 som datoar for landstigingane.

Brategg sette kursen mot Deception Island ved Graham Land (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok). Berre to dagar etter at *Brategg* hadde forlate Peter I Øy, passerte to amerikanske isbrytarar øya. Dei skulle til Antarktishalvøya for å assistere den amerikansk ekspedisjon The Ronne Antarctic Research Expedition, som vart leidd av norsk-amerikanaren Finn Rønne. Dei to isbrytarane såg det norske flagget og dei store, kvite bokstavane på fjellveggen som fortalde at *Brategg*-ekspedisjonen hadde vore på øya 10.02.1948 (Hvalfangstmuseet: Klipparkiv).

Brateggbanken

I havområdet vest-nordvest for Antarktishalvøya ligg ein banke som ber namnet *Brateggbanken*. Posisjonen for *Brateggbanken* er ca 69-70 grader vest og 65-66 grader sør. I vest-nordvestleg retning frå Antarktishalvøya er havdjupna 350-370 meter ut til *Brateggbanken*. Rett utanfor *Brateggbanken* har havbotnen ein kant der botnen stuper, først til ca 1300-1400 meter, litt lenger ute til ca 2900 meter (Hvalfangstmuseet: Notat om *Brateggbanken*). Ekspedisjonen med *Brategg* lodda opp og kartla området.

På banken gjorde *Brategg* følgjande loddskot med ekkolodd:

22.02.1948	S 66.04 og V 70.01	366 m
"	S 66.03 og V 69.57	362 m
"	S 65.53 og V 70.01	350 m
"	S 64.42 og V 70.06	1116 m
23.02.1948	S 65.31 og V 70.21	2946 m

(Hvalfangstmuseet: Notat om *Brateggbanken*).

Den 24.02.1948 vart det lodda 55 famner = 100 m. Botnprøver på 500 meter same dag i posisjon S 64.58 og V 67.29 viste botn av lysegrå, blaut leire (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok).

Namnet på banken kom til seinare og har opplagt tilknytning til *Brategg*-ekspedisjonen. Når namn på slike fenomen skal fastsetjast, må namneframlegg meldast inn til diverse internasjonale instansar for godkjenning. Namnet *Brateggbanken* er allment godkjent og er å finne på ei rekkje internasjonale kart (Aklestad: Personleg fråsegn).

Deception Island

Deception Island ved nordspissen av Graham Land er ein del av øygruppa South Shetland Islands. Øygruppa er administrativt ein del av Falklandsøyane og dermed under britisk herredømme. Men både Chile og Argentina gjer krav på øya og har sine stasjonar der. Øya er eigentleg krateret av ein slokna vulkan som stikk opp av havet. Ein opning i kraterkanten utgjer eit omlag 180 meter breidt sund, og bassenget inne i krateret er ei god hamn. Kraterkanten er ei fjellrekkje med toppar i nær 600 meters høgd. Fjellkjeda er delvis dekt av is. Frå isen sig det vatn, og der brukte kvalkokeria å fylle ferskvatn. Kvart kokeri hadde sin eigen oppsamlingsbrønn i strandkanten. Der akterfortøydde dei og la ut slangar. Tidlegare var

der ein norsk landstasjon for kvalfangst på ei strandflate ved hamnebassenget (Isachsen 1934). I 1947/48 var stasjonen ikkje i bruk lenger. Britane hadde ein magistrat og ein meteorologisk stasjon på øya. Også argentinarane hadde folk stasjonerte på øya.

Brategg la vegen inn om Deception Island og ankra opp på reia. *Norvegia* var også inn om Deception Island på ekspedisjonane rundt 1930, så skipper Larsen var godt kjend med forholda. Formålet med *Brategg* sitt besøk var å fylle ferskvatn og å heise oljefat opp frå lasterommet og pumpe oljen over på brukstankane. Dette kravde ei større omstabling av oljefata og utstyret til vitskapsfolka. Det var ein fordel å ligge i hamn medan dette arbeidet gjekk føre seg.

Under opphaldet på Deception Island bles det opp til uver. Under uveret dreiv *Brategg* sin motorbåt av og vart ført opp på ei sandstrand. Ei gruppe frå mannskapet rodde etter i ein livbåt for å berge motorbåten. Dei måtte overnatte på den nedlagde kvalstasjonen til uveret la seg neste dag før dei kunne føre både motorbåten og livbåten tilbake til *Brategg*.

Då *Brategg* skulle fylle ferskvatn, forhalte skuta og akterfortøyde i eit anhold. I nærleiken låg den argentinske minesveiperen *Parker*. Mannskapet på *Brategg* lånte ein lang vasslange frå *Parker* til vassfyllinga. *Brategg* fyllte 35 tonn ferskvatn. Medan mannskapet dreiv med skipsarbeid, var vitskapsfolka ute i motorbåten og fiska, tok trekk med botnskrape, skaut sel og fugl - alt til forskingsformål.

Under opphaldet på Deception Island kom ein argentinsk offiser frå *Parker* om bord i *Brategg* og kontrollerte skipspapira. Argentinararen snakka dårleg engelsk. Han gav beskjed om at ved seinare stopp på Deception Island måtte fartøyet gå rett inn til den faste argentinske stasjonen lengre inne i hamna og få opphaldsløyve frå argentinarane. Den argentinske offiseren rakk også å skrive eit notat på spansk i *Brategg* si skipsdagbok før skipper Larsen ante uråd. Seinare kom den britiske hamnekapteinen om bord i *Brategg* og kontrollerte skipspapira. Han sette eit stort kryss over den spanske teksten og skreiv eit notat på engelsk om at dette skjedde på britisk område og at argentinarane hadde utført ei ulovleg handling (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; ekspedisjonsrapport; rapport til det norske utanriksdepartementet). Elles leverte hamnekapteinen eit skriv til Larsen om at øya var britisk område. Han lovde ekspedisjonen assistanse og gav vitskapsfolka løyve til å ta med eksemplar av biologisk og geologisk art frå øya til forskingsformål. Nokre dagar etter episoden med skipsdagboka kom dei britiske marinefartøya, kryssaren *Legeria* og jagaren *Snipe* inn på hamna på Deception Island og gjorde eit stopp. Britane måla over eit argentinsk flagg som var måla på ein fjellvegg. Vitskapsfolka og skipper Larsen frå *Brategg* vart bedne om bord i *Snipe* til eit hyggjeleg samvere. *Parker* forlet Deception Island dagen før dei britiske marinefartøya kom og returnerte dagen etter at dei hadde forlate øya.

Episoden med skipsdagboka var nokså bagatellmessig. Men skipper Larsen skreiv seinare ein rapport til det norske utanriksdepartementet der han gjorde greie for hendinga (Hvalfangstmuseet: Rapport til det norske utanriksdepartementet). Etter at *Brategg* var komen heim til Sandefjord, lak opplysningar om episoden ut og gav stoff til litt avisskriving (Hvalfangstmuseet: Klipparkiv). Episoden bar bod om dei motsetningane som rådde mellom Argentina og Storbritannia i desse områda. Fleire tiår seinare førte motsetningane til krig mellom nettopp desse to statane om råderetten over Falklandsøyane.

Ein ekstra grunn til *Brategg* sitt besøk på Deception Island var at skipper Larsen skulle inspisere tilstanden på den nedlagde norske kvalstasjonen. Dette oppdraget hadde imidlertid klart lågare prioritet enn sjølve ekspedisjonsoppdraget. Ved avreise frå Sandefjord var det usikkert om *Brategg* kom til å leggje seglingsruta innom Deception Island. I mellomtida hadde Forbundet i Sandefjord sendt to norske sjøfolk, kaptein Ole Arondsen og maskinist Johan Knudsen, begge frå Tønsberg, med skipsleilegheit for å utføre inspeksjon på kvalstasjonen. Ved *Brategg* sitt besøk på Deception Island var dei ferdige med oppdraget. Dei ønskte å følgje *Brategg* til Montevideo. Det fekk dei, endå alle køyer om bord var belagde med skipsmannskap og vitskapsfolk. Dei to fekk sove på benkane i dekkshuset på

galgedekk som var opphaldsrom og arbeidsplass for vitskapsfolka (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok).

Brategg forlet Deception Island 05.03.1948. Forsøk på å lodde opp Sarsbanken i Drakestretet rett sør for Kapp Horn og Burwoodbanken nærare Falklandsøyane vart oppgjeve på grunn av vanskanane med ekkoloddet (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok).

Retur til Norge

Returen til Norge gjekk i hovudsak same vegen som utreisa. Einaste stopp på heimvegen var Montevideo. Forbundet sin ein agent i Montevideo orienterte alle pårørande heime om adressa til agenten og tidsfristen for sending av post som kunne omdelast om bord då *Brategg* stoppa i byen.

I Montevideo gjekk dei to passasjerane frå Deception Island på land og reiste med fly vidare heim til Norge. Etter innklareringa i Montevideo var den norske konsulen i Montevideo og presseattachéen ved den norske legasjonen i Buenos Aires på plass for å halde forhøyr om episoden på Deception Island. Dei fekk overlevert kopi av Larsen sin rapport til det norske utanriksdepartementet om episoden (Hvalfangstmuseet: Rapport til det norske utanriksdepartementet). I Montevideo freista Forbundet sin agent å selje unna dei tome oljefata som *Brategg* hadde om bord. Men agenten fekk ikkje tilfredsstillande pris for fata, så dei vart med tilbake til Sandefjord. Elles vart det bunkra og teke om bord dei forsyningane som trongst på resten av turen, blant anna 25 tonn ferskvatn. Skuta gjekk frå Montevideo 20.03.1948.

På turen vidare måtte *Brategg* gå ein del for halv fart, på grunn av både dårleg ver og varmgang i hovudmotoren. Når veret tillet det, lufta dei dagleg ut i lasteromma for å bli kvitt moglege samlingar av gass frå dei tome oljefata. I tropene sette skuta segla - ikkje så mykje for framdrifta, men for å tørke segla.

På heile turen hadde messegut Harry Ekornås som ei av sine faste arbeidsoppgåver å bere mat frå byssa i keisinga akterut og over dekk til messa under bakken. Ein gong medan skuta var i Atlanterhavet og han skulle utføre sitt vanlege oppdrag, miste han fotfeste i leideren under nedgangskapp og fall ned leideren. Han skadde begge armane, den eine slik at styrmennene frykta eit beinbrot. Dei støtta armen med ei skinne og la den i fatle (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok). Ekornås var venteleg arbeidsufør dei gjenverande omlag to vekene av turen. Det er ikkje kjent korleis det gjekk med han vidare.

Brategg kom tilbake til Sandefjord 22.04.1948, på dagen eit halvt år etter at skuta forlet Sandefjord. Utsegla distanse var 27000 nautiske mil. Av desse var 11000 nautiske mil sør for 50 grader sørleg breidd (Hvalfangstmuseet: Ekspedisjonsrapport).

Etter heimkoma sa skipper Nils Larsen at *Brategg* var ein god sjøbåt og ein ypperlig båt for ein slik ekspedisjon (Hvalfangstmuseet: Klipparkiv). At skuta seinare som ishavsskute ikkje fekk fullt så gode attestar, er ei anna sak.

Innkvartering, catering og trivsel

Trivselen under vegs for dei 22 mennene om bord i *Brategg* kan har vore ei todelt sak. Dei var i sjøen eit halvt år med berre få opphald under land. Det var ein god, kameratsleg tone om bord. Men det var ekstra belastande at det var knapt om ferskvatn om bord. Etter at *Brategg* hadde forlate Punta Arenas, fekk dei øydelagt 23 tonn ferskvatn. Ved eit uhell kom det olje over i ferskvasstanken frå ein tilstøytande oljetank. I rom sjø vart stimstyremaskinen kobla ut for å spare på ferskvatnet. Ferskvassforbruket vart redusert til seks liter pr mann pr døgn. Det var totalforbod mot klevask i ferskvatn for alle utanom byssepersonalet (Hvalfangstmuseet: Ekspedisjonsrapport). Dei hadde det trangt om bord, men til gjengjeld hadde dei god mat. Det vart fortalt at førstestyrmannen etter kvart måtte slakke livreima opp til fleire hol. Til festbruk hadde skuta med eit moderat kvantum av brus, farris, pilsnerøl, whisky og akevitt

(Hvalfangsmuseet: Korrespondanse).

Vitskapsfolka var ikkje sjøvande på same måten som skipsmannskapet. Men ved heimkoma sa Lars Midttun til pressefolk at heller ikkje vitskapsfolka hadde vore nemnande sjøsjuke (Hvalfangstmuseet: Klipparkiv).

Til tidsfordriv hadde dei med ei romsleg bokkasse, med litteratur som spente frå krim til vitskapeleg stoff om Antarktis. Skipshunden Mona var ei kjæledegge for alle ombord. Då *Brategg* seig inn på hamna i Sandefjord etter fullført tokt, hadde Mona teke ein majestetisk plass på øvre bru (Hvalfangstmuseet: Klipparkiv).

Resultat

Det var i første rekkje to ting som ikkje gjekk etter planane under ekspedisjonen: 1 Problema som oppstod med ekkoloddet. 2 Oppmåling, opplodding og kartlegging på og ved Peter I Øy som måtte avbrytast fordi isen kom drivande (Hvalfangstmuseet: Ekspedisjonsrapport).

Vi skal ikkje her gjere forsøk på noka grundig utgreiing om dei vitskapelege resultatane frå toktet, berre referere nokre titlar, overskrifter og utsegner.

Tidsskriftet *Polar Record*, utgjeve av Scott Polar Research Institute ved universitetet i Cambridge, viste interesse for ekspedisjonen allereie medan *Brategg* framleis var langt vest i forskingsområdet (Hvalfangstmuseet: Klipparkiv).

Alt innsamla materiale tilhørde Forbundet, men vart disponert av Komiteen, som organiserte analysearbeidet. Analyse av det innsamla materialet skulle gjerast så fort som råd, helst som fulltidsarbeid. Men arbeidet viste seg å ta lang tid. Analyse av vassprøvene kunne berre utførast av spesialtrena laborantar. Ved årsskiftet 1954/55 gav Forbundet i brev til Håkon Mosby uttrykk for at arbeidet snart burde vere ferdig. Komiteen ved Mosby og Forbundet ved kontorsjef Einar Vangstein korresponderte til langt ut i 1950-åra om framdrift, ferdiggjering, redigering, publisering og fordeling av utgiftene til prenting. Redigeringa var framleis litt problematisk på grunn av merknadane om kvalundersøkingane (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse). Ein oversikt frå 1952 over alle universitet, forskingsinstitusjonar, bidragsytarar og andre interessentar som skulle ha tilsendt publikasjonane med resultatane frå ekspedisjonen utgjorde eit hefte på 25 sider (Hvalfangstmuseet: Oversikt over mottakarane).

Analysearbeidet involverte mange fagfolk og resulterte i ei rekkje vitskapelege rapportar. Rapportane vart publiserte utover 1950- og -60-talet av Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum i Sandefjord og prenta av A.S John Griegs Boktrykkeri i Bergen. Rapportane vart nummererte av museet, men dei vart ikkje prenta i same rekkefølge. Derfor er det ikkje nokon direkte samanheng mellom nummereringa og året for prenting. Prentinga vart betalt av Forbundet (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse).

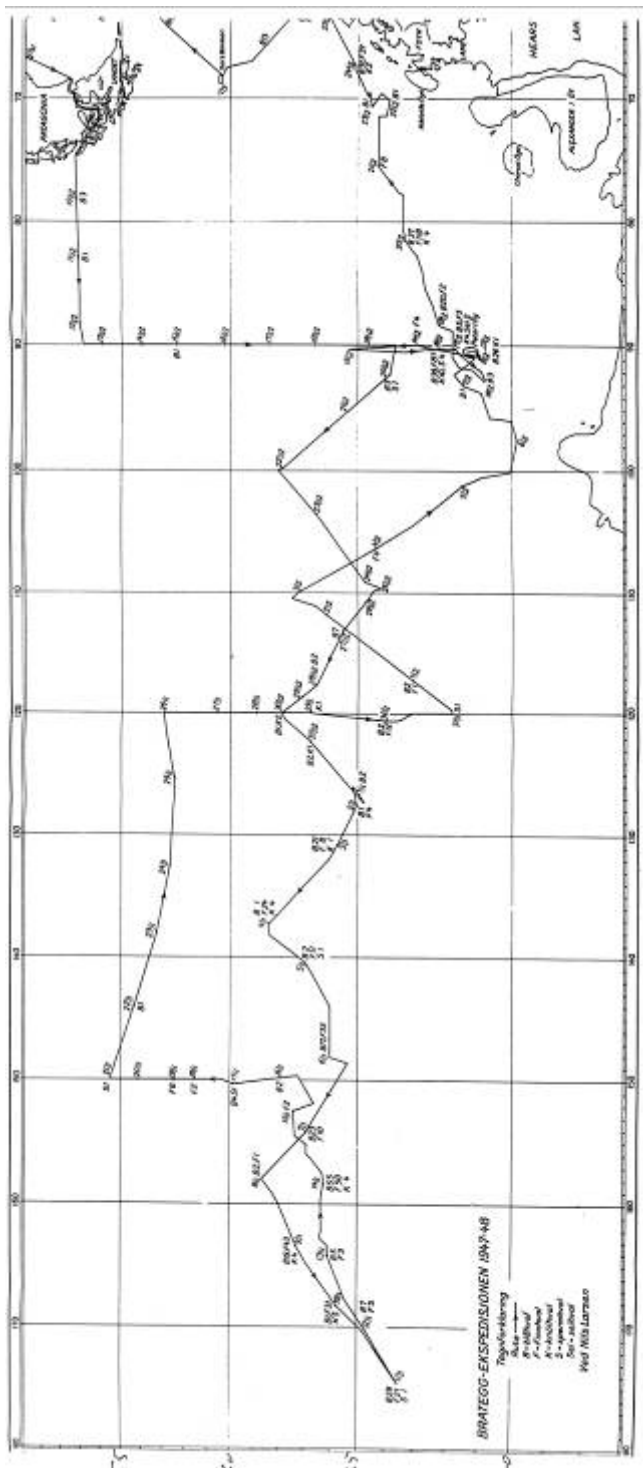
** Publikasjon nr 17 (1956): Håkon Mosby: *The Norwegian Antarctic Expedition in the "Brategg" 1947- 1948* og Nils Larsen: *Narrative of the Expedition*.

** Publikasjon nr 18 (1951): Orvar Nybelin *Subantarctic and Antarctic Fishes*.

** Publikasjon nr 20 (1957): Lars Midttun og Johan Natvig *Pacific Antarctic Waters*.

** Publikasjon nr 21 (1957): Holger Holgersen *Ornithology of the "Brategg" Expedition*.

** Publikasjon nr 26 (1965) inneheldt artiklane T. Soot-Ryen *Pelecypoda*, F. Jensenius Madsen *Asteroidea*, D. E. Hurley *Isopod Crustacea of the family Serolidae* og Hj. Broch *Some Octocorals from Antarctic Waters*.



Ruta til Brategg dag for dag.

i Norsk Polarinstitt sine Antarktis-ekspedisjonar med M/S *Polarsirkel*, skipper Magnar Aklestad (Aklestad; Foldvik: Personleg fråsegn).

Arne Foldvik vurderte resultatata frå *Brategg*-ekspedisjonen slik:

"--- Når det gjelder det vitenskapelige utbyttet av den oseanografiske delen av ekspedisjonen så ble det vel ikke gjort oppsiktsvekkende funn. Men ekspedisjonen fikk klarlagt viktige trekk ved den antarktiske konvergens (polarfronten) som kan bevege seg betydelig i nord-syd retning. Og de data som ble samlet inn gjorde at en fikk dannet et bedre bilde av temperatur- og sirkulasjonsforholdene i området. (---) Publikasjon nr. 20 av Midttun og

Observasjonar av isfjell var ein del av dagleg navigasjon og vakthald, men også ein viktig del av den vitenskaplege aktiviteten på toktet. I dagboka vart isfjella ofte talfeste til 200-300. Andre gonger var isfjella så mange at dagboka fortel om "masser av isfjell".

På det største isfjellet som vart observert, skal overvassdelen ha vore ca 11 kilometer lang. I oversikten over isobservasjonane vart det notert dato og posisjon, og isen vart kategorisert som pakkis, tavlefjell, toppfjell, kalvis, blå eller svarte isfjell (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; israpport).

Det vart ikkje oppdaga nokon nye kvalfelt, og åteforholda skal ha vore lite lovande, etter det skipper Nils Larsen uttalte til pressa etter at *Brategg* var komen tilbake til Sandefjord. Grenselinja mellom polare og varmare havtemperaturar - den antarktiske konvergens - syntest å ha flytt seg sørover. På Peter I Øy var det i 1948 mindre is og snø enn det hadde vore til same årstid i 1929. Forskarane syntest å sjå ein indikasjon på ei klimaendring.

Professor i oseanografi Arne Foldvik ved Universitetet i Bergen kjende personleg dei fleste av medlemene i Havforskningskomiteen. Foldvik fekk i si tid overlevert eksamensdiplomet sitt frå H. U. Sverdrup, som ein periode var dekanus ved det matematisk-naturvitenskaplege fakultet ved Universitetet i Oslo. Då Foldvik vart tilsett ved Universitetet i Bergen fekk han Håkon Mosby som sin første overordna. I slutten av 1970-åra deltok Foldvik

Natvig (---) er en omhyggelig bearbeidelse av observasjonene fra ekspedisjonen. Problemet med ekkoloddet (---) virker også inn på datakvaliteten. Det blir lett betydelige unøyaktigheter i observasjonsdyp.--- (Foldvik: E-post 06.11.2005).

Det vart gjort kvalobservasjonar på heile reiseruta. Når dei kom til, skaut dei nummererte merkepilar i kvalane og noterte posisjonane. Når kvalane seinare vart fanga, vart merkepilene samla inn, og så vart det forska på kvalane sine vandringar frå posisjon for merking til posisjon for fangst. Like i nærleiken av den vestlegaste posisjonen *Brategg* nådde vart det observert 29 blåkval, 21 finnkval og ein spermkval. Trekkretninga var mot sør-søraust. På heile ekspedisjonen vart det observert 388 blåkval, 538 finnkval, 43 knølkval, ti spermkval og to seikval (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; kvalrapport).

Skipper Nils Larsen skreiv ein rapport til Forbundet om problema med ekkoloddet og om alle trekk som vart gjort under vegs for å prøve å rette på feila. Larsen framheva at telegrafist Nylænder hadde hatt ein svært utakknemleg jobb med ekkoloddet (Hvalfangstmuseet: Rapport om ekkoloddet).

Kontraktane med både forskarane og skipsmannskapet gav Forbundet alle rettar til publisering av forskingsresultat frå ekspedisjonen. Vitskapsmennene ville gjerne skrive reiseskildringar til diverse aviser. Det fekk dei lov til mot at artiklane gjekk til avisene via Forbundet. Nokre av artiklane som vart publiserte og foredraga som vart haldne, var ikkje klarerte på kontraktmessig måte med Forbundet, og det var i det minste årsak til ein del korrespondanse om dei formelle sidene ved bruk av observasjonar og forskingsresultat (Hvalfangstmuseet: Korrespondanse).

Ombygging og tilbakelevering av skuta.

Sluttreknskapet for heile ekspedisjonen viser ei total utgift på kr 1165116, 26 (Hvalfangstmuseet: Reknskap).

Etter ekspedisjonen vart *Brategg* oppussa og ombygd ved Framnæs MV i Sandefjord før ho vart levert tilbake til reiarlaget. Dekkshuset som vart bygd på galgedekket til bruk for forskarane vart funne tenleg til vidare bruk, og huset vart ståande. Det vart teke i bruk som messe. Det førte også til at messa som vart innreidd under bakken for ekspedisjonen vart ombygd til lugar etter ekspedisjonen.

Den viktigaste ombygginga etter ekspedisjonen var gjenoppbygging av nytt styrehus på øvre bru. Styrehuset skulle ha fem glas i fronten og bruvenger på sidene. Brufronten skulle etter reiarlaget sine ønskje vere kledd med oregon pine. I dei første åra etter andre verdskrig var det rasjonering på mange byggevarer, og reiarlaget hadde ein del vanskar med å få løyve frå rasjoneringsstyresmaktene til å kjøpe det byggetilfanget dei ønskte. *Brategg* fekk likevel det styrehuset på øvre bru som reiarlaget ønskte. Ved tildeling av material frå forsyningsstyresmaktene vart *Brategg* rekna som ein del av kvalfangstflåten og kom inn under reglane som gjaldt for den. Skuta vart levert tilbake til reiarlaget 02.06.1948. Skipper H. Kaald overtok skuta på vegne av eigarane. Radio- og navigasjonsutstyr som vart innkjøpt til ekspedisjonen vart selt til reiarlaget og vart ståande om bord ved tilbakelevering av skuta (Hvalfangstmuseet: Skipsdagbok; ombyggingsinstruks).

Vidare lagnad for skute og skipper

Nils Larsen heldt fram med å segle i Antarktis og var førar av kvalkokeri. I 1950-åra førte han kvalkokeriet *Thorshammer*. Midt på 1960-talet gjekk det mot slutten på den norske kvalfangsten i Antarktis. Nils Larsen var då førar av kvalkokeriet *Thorshavet*.

Brategg gjekk i 1948 inn i frysefart i Middelhavet. Staten Israel var nettopp skipa og første runde i Midt-Østen-konflikten var i full gang. *Brategg* frakta kjøt frå Genova i Italia til Haifa i Israel. Skuta gjorde ei rekkje turar fram og tilbake, gjekk nærmast i rutefart ut over hausten, og la vegen gjennom Messinastretet (Sandvik: Personleg fråsegn).

I 1950 vart *Brategg* seld til Martin Karlsen m. fl. i Brandal, fekk namnet *Jopeter* og vart

fullt utrusta til ishavsskute (Ishavsmuseet). I tida som følgde var skuta på årlege turar til selfangst ved Newfoundland. Om somrane gjekk ho ofte med forsyningar til Aust-Grønland for danske styresmakter. I 1955 miste skuta propellen i isen utanfor Nordaust-Grønland. Det viste seg å vere uråd å slepe skuta ut av isen, og ho måtte derfor oppgjevast og forlatast. Hendinga vart registrert som eit forlis (Olsen; Sandvik; Tangen: Personleg fråsegn).

Men etter ein heil vinter heilt på eiga hand i isen vart skuta funnen igjen i ein fjord på Nordaust-Grønland i 1956, i merkverdig god stand. Skuta vart slept heim til Norge og reparert og pussa opp (Giæver; Pilskog: Personleg fråsegn). Deretter gjekk ho inn i same verksemd som tidlegare.

I 1958 vart Karlsen-reiarlaget i Brandal reorganisert, og då fekk skuta namnet *Polarbjørn*. Under det namnet gjorde skuta to ekspedisjonsturar til Antarktis i sesongane 1958/59 og 1959/60 i samband med det internasjonale geofysiske året. Skipper på Antarktis-turane var Henrik Marø. I ein periode utførte *Polarbjørn* i transportoppdrag til Jan Mayen i samband med utbygging av Loran-stasjonen på øya. Til den oppgåva fekk *Polarbjørn* forsterka rigg og tungløftutstyr til bruk ved til dømes lasting og lossing av lastebilar og bulldosarar (Aklestad; Røren: Personleg fråsegn)



Brategg etter den var koma til Canada og fått namnet Lady Johnson II. Den med gode auge ser at det framleis står Polarbjørn på brua på dette bilde.

I 1974 vart skuta seld til Canada. Der fekk ho først namnet *Lady Johnson II*, seinare *Beothic Endeavour*, og til slutt *Arctic Trader*. I tida i Canada vart skuta brukt til selfangst, fraktfart og i det kanadiske fiskerioppsynet i Davisstretet (Snarby: E-post). Etter at skuta var i forfall skal ho ha sokke i hamneområdet i Sheet Harbour i Nova Scotia i 1993. Rykter vil ha det til at skuta den siste tida vart brukt i narkotikasmugling. Midt på 1990-talet sette lokale krefter i verk ein aksjon for å få fleire turistar til Sheet Harbour. Eitt av tiltaka var å legge til rette for sportsdykkerar til å dykke til vraket av *Arctic Trader* (Nettreferanse).

Ein ulykkesbåt

Brategg-ekspedisjonen vart gjennomført utan større uhell. Elles har skuta også fått eit visst preg av ulykkesbåt. Minst åtte personar har mist livet i tilknytning til skuta. Det starta før

skuta vart levert frå byggjeverkstaden. Under utprøving av systema eksploderte ein donkeykjel, og ein verftsarbeidar omkom. I framhaldet miste to personar livet ved fall over bord i rom sjø, ein ved dynamitteksplasjon og fire ved kolosforgifting under ein brann i lasterommet. Dynamitteksplasjonen skjedde på ein av Antarktis-ekspedisjonane, - langt frå busetnad, utan møtande skipstrafikk og utanfor rekkjevidd av helikopter. For at skuta skulle fullføre ekspedisjonen, vart den omkomne gravlagd ved senking i havet eit stykke sørvest for Bouvetøya (Aklestad: Personleg fråsegn). - Det skal vere eitt av dei aller siste tilfella der sjøfolk har vorte gravlagde frå norske skip ved senking i havet (Norsk Sjøfartsmuseum).



Forkortingar

Forbundet: De Norske Hvalfangstselskapers Forbund.

Komiteen: Det Norske Geografiske Selskabs havforskningskomite.

Hvalfangsmuseet: Arkivet ved Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum i Sandefjord.

Ishavsmuseet: Fartøyregisteret ved Ishavsmuseet Aarvak i Brandal.

Referansar

Intervju

Magnar Aklestad, Leif Kristian Brandal, Sigvald Brandal, John Giæver jr, Erik Haakonsholm, Idar Kaldhol, avdøde Johan Olsen jr, Nils Gunnar Pilskog, Arne Røbekk, Jarle Sandvik, Åsmund Tangen.

Andre informantar

Svein Blindheim, Dag Børresen, Arne Foldvik, Kjell-G. Kjær, avdøde Henrik Landmark, Webjørn Landmark, Jan Erik Ringstad, Ole-Christen Røren.

(Søk i Telefonkatalogen si nettutgåve hausten 2004 indikerte at telegrafist Brede Oluf Nylænder kunne vere einaste gjenlevande frå *Brategg*-ekspedisjonen. Det lukkast ikkje å kome i kontakt med han).

Arkivmateriale

Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum i Sandefjord:

- Skipsteikningar frå Drammen Slipp og Verksted.
- Ombyggingsteikning frå A. M. Liaaen MV.
- Ombyggingsinstruks til A. M. Liaaen MV
- Ombyggingsinstruks til Framnæs MV
- Kontrakt mellom De Norske Hvalfangstselskapers Forbund og A/S Havfiske.
- Hyrekontrakter.
- Direktiv frå De Norske Hvalfangstselskapers Forbund og Det Norske Geografiske Selskabs havforskningskomite til skipper Nils Larsen og ekspedisjonsleiar Holger Hølgersen.
- *Brategg* si skipsdagbok for tidsrommet frå 14.10.1947 til 22.04.1948.
- Nils Larsen: *Brategg*-ekspedisjonen 1947-48 (Rapport).
- Nils Larsen: Kart over *Brategg* si seglingsrute 1947-48.
- Nils Larsen sin rapport om ekkoloddet.
- Nils Larsen sin rapport til det norske utanriksdepartementet om episoden med skipsdagboka.
- Oversikt over isobservasjonar.
- Oversikt over opplodding.
- Oversikt over kvalobservasjonar.
- Notat om opplodding på *Brategg*banken.
- Rapport til Sjøforsvarets overkommando over meteorologiske observasjonar.
- Oversikt over vitenskaplege institusjonar og andre interessentar som skulle få oversendt resultatata frå ekspedisjonen.
- Korrespondanse til og frå De Norske Hvalfangstselskapers Forbund.
- Reknskap for ekspedisjonen.
- Klipparkiv: *Aftenposten, Hugesund Dagblad, Møre-Nytt, Stavanger Aftenblad, Tønsberg Blad.*

Brategg / Jopeter / Polarbjørn sine skipsdagbøker i perioden 1942-1974, med unntak av *Brategg*-ekspedisjonen 1947-48 og *Jopeter*-episoden 1955-56. Dagbøkene finst hos Norske Saltkompagni AS i Ålesund.

Ishavsmuseet Aarvak i Brandal: Fartøyregister.
 Norsk Sjøfartsmuseum: Bibliotek.
 Skipsregisteret, Ålesund.

E-post og nettreferansar

Telenor: Nettutgåve av Telefonkatalogen 2004.
http://www.highway7.com/t_sustainable/sust_9703_sheetbr_waterfront_dev.html.
 E-post frå Arne Foldvik til forfattaren 04.10. og 06.11.2005.
 E-post frå Ulf Snarby i Canada til Kjell-G. Kjær 25.10.2005.

Oppslagsverk

Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon nr 1 og 2 (Oslo 1995) og *nr 7* (Oslo 1997).

Litteratur

Barr, Susan: *Norway - a consistent polar nation?* Oslo 2003.
 Drivenes, Einar-Arne og Harald Dag Jølle (red.): *Norsk polarhistorie I-III*. Oslo 2004.
 Hansen, Finn R. : *Trondhjems mek. Verksted a.s. 1843-1983*. Trondheim 1995.
 Isachsen, Gunnar: *Norvegia rundt Sydpollandet*. Oslo 1934.
 Ishavsmuseet (red. Webjørn Landmark): *Når storstormen rasar*. Brandal 2002.
 Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum: *Publikasjonar nr 17* (1956), *nr 18* (1951), *nr 20* (1957), *nr 21* (1957), *nr 26* (1965).
 Oterhals, Leo: *Hvite horisonter*. Molde 2000.

VESTERISEN 2006 – Ein prat med Johan Veiseth.

Av Finn Sindre Eliassen

Eg treff han på kaia på Hareid ein dag i siste veka i august. Han er kledd i svart skinnjakke og ser mykje yngre ut enn sine år. Det er godvêr; det er varmt og klart slik det har vore sidan midten av juli. Vi går om bord i hurtigbåten «Hjørungavåg» som trafikkerer sambandet Hareid -Ålesund og får oss ein god prat på turen over. Eigentleg er Johan Veiseth frå Brandal maskinist og chief og tidlegare mangeårig sjarkfiskar, men han er ein svært allsidig og uredde kar som i år prøvde noko nytt.

Han mønstra på 65 år gammal som skipper på «Polarstar» i Vesterisen. Ei skute han er medeigar i. Der har vore eldre skipperar i isen enn Veiseth – i farten kjem eg på Johan

Sandvik frå Tjørvåg - men eg kjenner ikkje til at nokon har debutert som ishavsskipper i så pass høg alder. Sjølv kommenterer han dette på sin eigen måte slik: - Det er mykje som er uvanleg med meg.

Vi set oss ned og pratar litt om motorsyklar, men mest om ishavet. Eg spør han korleis turen i år var. Veiseth svarer at det var bomtur. Fangsten var berre 7-800 dyr; mest blueback. Og han fortel at det var heilt forferdeleg. Det var storm, sterk kulde og lite is. Han har vore i isen fire gongar tidlegare og aldri hatt slike forhold. Det vanlege har vore å finne isen berre få timars gange etter Jan Mayen. Men i år var isen mykje lenger mot vest. Dei laut gå heilt til 20 grader vest før dei trefte is; nesten heilt opp i fjøresteinane på Grønland, berre 40 nautiske mil frå land.

Ingen Veiseth har snakka med, har nokon gong opplevd noko liknande. Heller ikkje han sjølv. Det var stort sett 15 til 17 minusgrader og nordavind. For det meste storm frå nordvest. Iskanten blei riven opp og avhaldet øydelagt for skutene. Der var ingen plass som kunne gi ly. Isen vart broten opp og vaska rein, og det som var att, var det opne havet med stordønning og drivande blåis.

Får ein eit slikt isflak i skuteseida, kan det føre til alvorleg skade eller forlis. Det vart mykje arbeid for mannskapet med isbanking for å hindre at skuta vart for tung over vasslina, noko som svekkjer stabiliteten på fartøyet. Men Veiseth seier at uvêret var slik at ofte våga han ikkje å sende folk på dekk. Det var rett og slett for farleg. På heile turen var det berre 3-4 dagar dei kunne setje fangstbåtar på vatnet.

Veiseth reknar med at heile årskullet av kvitungar miste livet der oppe. Kanskje så mange som 50-100 000 nyfødde ungar drukna. Men det talet vil han ikkje gå heilt god for. Der var mykje sel på feltet, særleg gammalhund. Men det er ingen vits i å fange gammalhund. Det er ingenting å få for spekket. Og skinna er like verdilause. Og «Polarstar» hadde ikkje frysekapasitet til å ta med kjøt heimatt.

Hurtigbåten passerer Tueneset. Det er stilt på havet, og vi nærmar oss Ålesund. Det er ein ting eg må spørje om før vi legg til Skateflukaia og går på land. - Korleis det var å ha med kvinnfolk i Vesterisen? «Polarstar» hadde ikkje mindre enn to kvinner med. Før i tida var dette utenkjeleg. Det betydde beint fram ulykke å ha kvinner om bord. - Nei, det får då vere måte på overtru, smiler Johan Veiseth. Han legg til at kvinnene om bord verka svært positivt og dempane på det elles mannsdominerte miljøet på skuta. Slike miljø kan elles bli nokså tøffe.



Polarstar i grapsevêr midt på -70 talet.

- EG HADDE GODE HUNDAR

Av Finn Sindre Eliassen

Eg går i bokhylla og tek fram ei bok som har teke mykje av tida mi sidan ho kom ut. Eg høyrer trasten ete frukost i kirsebærtreet i hagen. Eg veit eg burde ha sikra bæra med not. Men eg vert sitjande og bla i boka og lese om kappløpet mot Sørpolen i 1911.

Boka er britten Roland Huntford si fenomenale «Scott og Amundsen» som kom ut på engelsk i 1979; på norsk året etter. Dessverre manglar den norske utgåva mellom anna eit svært



interessant tillegg om ekspedisjonsdeltakarane sitt næringsopptak og næringsforbruk; målt i kaloriar. Det viser at Roald Amundsen sine menn kom tilbake frå polpunktet til iskanten i betre hald enn då dei starta. Dei hadde gått opp i vekt. Derfor bør spesielt interesserte helst lese den engelske utgåva.

Amundsen vann kappløpet mot Sørpolen fordi han var ein framifrå organisator. Han var god til å planleggje. Han la stor vekt på å finpusse detaljane. Han valde ut folk som var stabile og gjerne kunnige i eit handverk. Tenk på snikkaren og skiløparen Olav Bjaaland frå Morgedal i Telemark. Tenk på den framifrå stuerten og miljøskaparen Adolf Lindstrøm som også var dyktig på å halde instrumenta i orden.

På ekspedisjonen i Nordvestpassasjen med Gjøa nokre år tidlegare, gjorde Amundsen viktige røynsler om korleis ein skulle overleve i polare strøk. Der møtte han inuittar (eskimoar) som han lærde mykje av; ikkje minst korleis ein skulle kle seg for å halde kulden ute. Kleda måtte vere lause og ledige slik at lufta sirkulerte inn mot kroppen. Han lærte kva hundespenn kunne prestere i isen. Og ikkje minst så brukte han ski. Amundsen var ikkje ei forskartype. Han var ein oppdagar. Han var ikkje allsidig som Fridtjof Nansen. Han var einsretta også i den forstand at han let alt anna vike – vennskap, ekteskap, familie – for å nå måla han sette seg.

Scott tapte fordi han var innelåst i ein arrogant, britisk marinetradisjon der det var klare kommandolinjer og kadaverdisiplin. Han forstod ikkje å lære av urfolka i Arktis. Ikkje av andre heller. Han ville ikkje bruke ski. Han brukte ponnar frå Mandsjuria og motoriserte beltevogner. Det enda med at mennene laut drage sledane sjølve. Matforsyningane var utilstrekkelege og kleda lite høvelege. Det var ikkje tilfeldig at det gjekk gale med Scott og mennene hans.

Det går an å seie at Amundsen hadde flaks og at Scott ikkje hadde det. Men då er det verdt å minnst noko av det Amundsen forklarar i «Sydpolen», boka han skreiv etter ekspedisjonen til Sørpolen. Amundsen skriv at det viktigaste for å lykkast med ein ekspedisjon er å vere godt utrusta; at alle vanskar er tenkte gjennom på førehand og at ein er budd på å møte vanskane og aller helst unngå dei. Amundsen skriv at siger ventar han som har alt i orden og at folk kallar dette lykke. Og at nederlaget er visst for han som ikkje gjer dei nødvendige tiltaka i tide. Og Amundsen seier at dette gjerne vert kalla ulykke.

Det er særleg fascinerande å lese korleis Huntford drøftar mytedanninga etter kappløpet mot Sørpolen. Det var enkja Kathleen Scott som stod i brodden for det arbeidet. I opinionen i Storbritannia og til dels her i landet også, vart taparen sminka om til vinnar og vinnaren til tapar. Det kunne skje først og fremst fordi Scott miste livet der nede. Hadde han overlevd, ville han som nummer to raskt ha vorte gløymd. Og han ville blitt konfrontert med skuldingar om katastrofalt dårleg planlegging. Og dessutan kunne Scott skrive ein marknadstilpassa prosa; det kunne ikkje Amundsen. Scott skreiv dagbok på turen. Han skreiv heilt til kreftene ebba ut. Han skreiv ei bestemt type lyseraud, melodramatisk prosa som appellerte til eit boklesande publikum.

Det danna seg også ei oppfatning av at Amundsen ikkje hadde følgd reglane for fair play. Kritikarane meinte at han ikkje hadde spelt med opne kort. Han hadde ikkje fortalt at han skulle til Antarktis med Fram. Til Nansen sa han at han ville fare til Nordpolen då han lånte skuta. Dessutan var det ei oppfatning i London at ein representant for eit lite land hadde fornærma ei stormakt.

For å skaffe seg inntekter, var Amundsen på lange foredragsreiser etter turen til Sørpolen. I London fekk han spørsmål om kvifor han hadde lukkast på ekspedisjonen. - Eg hadde gode hundar, svarte Amundsen. Og hånlatteren runga i salen.

Det går an å forstå at britane såg på Roald Amundsen som ein skurk. Det er meir uforståeleg at det same synet breidde seg til vårt land. Eg tenkjer ikkje minst på Kåre Holt sin roman «Kappløpet», men også Ragnar Kvam jr. si bok om Amundsen sin strid med Hjalmar Johansen. Dette går ikkje an å forstå utan at vi blir klar over kor lett vi let oss påverke av

utanlandske - særleg angloamerikanske – måtar å tenkje på. Eit aktuelt døme på det same fenomenet er det britiskfarga synet på Napoleon Bonaparte, som vi er innprenta frå barnsbein av og som eg vart mint om i sommar då det gjekk ein serie om den stuttvaksne korsikanaren på norsk TV.

Med boka si frigjer Roland Huntford Roald Amundsen frå skurkerolla og skildrar han med svake og sterke sider som den store geografiske oppdagaren han var; den største av dei alle. Det er paradoksalt at det er ein brite som gjer det.

Loggja var komen attom skuta

Hau-Johan stod til rors på «Aarvak» med kurs for Vesterisen. Det var grapsevêr og motvind. «Aarvak» hadde lita maskin så det gjekk sakte. Og skipperane på kameratskutene tok til å lure på korleis det gjekk. Så dei kalla han opp på radioen, utan å få svar. Men så var Hau-Johan der: - Ka dokke masa etter? - Nei, oss vilde no berre vite kor dæ stende til mæ dokke, svarte det på radioen. Då sa Hau-Johan: - Jau, no gjenge dæ retteleg godt, for no æ loggja koma attom skuta.



- Forover og styrbord!

Det var i Vesterisen. Hau-Johan stod i tønna på «Aarvak. Skuta stanga seg inn i isen. Men så stoppa det opp. Skuta vart liggjande still med baugen mot eit isflak. Då lydde det frå tønna: - Forover å styrbor! Men det skjedde ikkje noko. Skipperen såg at fleire av mannskapet låg over rekka på hekken og stirte i sjøen. Han ropte igjen: - Forover å styrbord, for fan! Ingen reaksjon. Men så var det ein som ropte opp til skipperen i tønna: - Det ser ut som vi har mist propellen! Då skreik Hau-Johan: - Men trur dokke, i helsike, at han kjøm atte, då? Forover å styrbord!



Skuter som forliste – 4

D/S «Kvitøy» (eks «Norvegia») var eigd av reiarlaget A/S Kvitøy med kontor på Vartdal. Skuta var registrert i Ålesund og hadde kjenningssignalet M.T.G.L. Skipper om bord var Isak Johansen Remø frå Remøy. Han var 48 år gamal.

D/S «Kvitøy» var bygd i Soon i 1919 av tre. Bruttotonnasjen var 294,5 og nettotonnasjen 113.

Skuta forliste i Kvitsjøen den 19. mars 1933. Trygdetaksten var på kr. 75 000,- med ein eigendel på ¼ som var vanleg.

Det vart gjort fylgjande trygdeoppgjær:

Erstatning kaskotakst med ¼ frådrag	kr. 56 250,-
Erstatning for utstyr og liknande	kr. 40 000,-
Med frådrag av berga verdiar	kr. 260,-
	kr. 39 740

Totalerstatning

kr. 95 990,-

Utskrift av rettsbok for Aalesunds byrett (sjøforklaringa) følger i si heilheit.
God lesnad!

Med helsing Sigbjørn K. Rosbach Røren
Ålesund.



Kvitøy, eks Norvegia, eks Vesleper. Bilde frå Vesleper-perioden frå 1919 – 1927.

Utskrift av rettsbok for Aalesunds byrett.

Aar 1933 den 5. april blev rett holdt paa byfogdkontoret.

Dommer: Dfm. E. Jacobsen.

Sjøkyndig rettsvidne: Oluf E. Hagerup, habil og har avgitt forsikring før.

Sak nr. 27/33 – B.

Saken gjelder: sjøforklaring i anledning av D/S Kvitøys forlis i Hvitehavet den 15. mars 1933.

Til stede: Fartøiets assurandør Sunnmøre Gjensidige Assuransforening for Ishavsartøier, der tillike er assurandør av fartøiets utstyr og mannskapets tøy v/Møller-Christensen, fartøiets rederi A/S Kvitøy v/ Elling Aarseth, skibsinspektøren v/ Johansen-Aspelund.

Dommeren fremla begjæring om sjøforklaring, med paategnet berømmelse og rettsvidneopnevneelse.

Fremstod Isak Johansen Remø, 48 aar, tidligere fører av Kvitøy, bop, Remøy, formantes og foreholdtes ansvaret ved avgivelse av forklaring. Komparenten (Remø)

forklarer at det forliste fartøi Kvitøys rederi er A/S Kvitøy, som har kontor i Vartdal, mens fartøiet er registrert i Aalesund, og har kjenningssignal M.T.G.L. Fartøiet er bygget i Soon i 1919 av tre og paa reg. ton br. 294,05 og net. 113 og hadde gyldig farts-certifikat til juni 1934. Komparenten (Remø) erklærte aa ha skippercertifikat gjeldende for skip av enhver størrelse anvendt til fangst og fiske, men han hadde ikke certifikatet tilstede. Han fremla utskrift av skibets journal som blev sammenholdt med journalen og overensstemmelsen paaset. Han henholdt seg til utskriften som riktig og som sin forklaring i saken.

Der aktertes:

Til Herr Byfogden i Aalesund. Tillater mig herved at begjære sjøforklaring avholdt i anledning D/S «Kvitøys» forlis i Hvitehavet den 19. mars d.a.

Ærbødigst Isak Remø, fører av D/S «Kvitøy». Aalesund den 4. april 1933.

Berammes til foretagelse paa byfogedkontoret idag kl. 10.

Som sjøkyndig rettsvidne opnevnes Oluf E. Hagerup.

Aalesund byrett, den 5te april 1933.

E. Jacobsen

dfm.

Fremlagt i Aalesunds byrett den 5/4-1933. E. Jacobsen, dfm.

Utskrift av D/S «Kvitøy»s journal.

Søndag den 19. mars 1933 – Ost sydost styrke 4 laber bris. Barometer 750, koldt tett is ingen avansering. Driver lidt N.W.lig. Kl. 9 endel skruing. Bruker endel dynamit. Nr. br. 68,1. o. lig 42,12, fangst i dag 14 unger. Kl. 21 skruing igjen, kl.21,30 skruingen tiltar voldsomt. Har alle mann i arbeide med aa skyte med dynamit, brette is fra siden og skufle kull overbord.

Kl. 21,40. Styrbordside innbrettet fra halvdekket til forriggen. Vandet i maskinrummet stiger hurtigt.

Kl. 21,45. Lyset gaar ut. Vandet i maskinrummet over fyrgangene. Alle lenseinnretninger i maskinen har været i gang fra man merket at skibet havde lækasje. Gaar i maskinen for aa se paa vandstanden. Der er nu hull og i st.b. side just over lysmaskinen, vandspruten staar over i andre siden og vandet stiger hurtig. Gir ordre til mandskapet at slutte arbeidet med skibet og bringe baater, proviant og mest mulig fornødenhetsartikler paa isen.

Kl. 22,15 sank D/S «Kvitøy» med akterenden først efter at have ligget med dekk under vand ca. ¼ time, da trykket paa isen var saa sterkt at den ikke kunne synke.

P.t. Aalesund den 5. april 1933.

Isak Remø.

Fremlagt i Aalesund byrett den 5/4-1933. E. Jacobsen, dfm.

Han tilføier at alle lenseinnretninger paa fartøiet var i orden. Fartøiets lækasje begyndte efter skruingen kl. 21,30 den 19. mars. Ingen personer omkom. Det var ikke meget de fikk reddet, han nevner 3 baater, et par seil, 3 geværer og en kikkert samt endel proviant.

Fartøiets besetning maatte opholde sig paa isen til kl. 16 næste dag, da de blev optatt av D/S Quest, av Bodø- De blev opmerksom paa fartøiets maste, og kompagenten (Remø) sendte avsted noen mann for aa tilkalde fartøiets opmerksomhet. Fartøiet Quest blev opdaget paa en avstand av 5-6 nautiske mil. Ved 9 tiden om morgenen den 20. mars klarnet veret noget efter at det tidligere hadde vært snetykke og det var under denne opklarning i veret at de fik øie paa Quest. De sendte ogsaa op et par raketter om natten, men der var lite hjelp heri paa grund av snetykken. Paa isen blev de 3 baater de hadde reddet stillet mot hverandre med et seil over, saa det dannet som et telt og gav ly mot veret. Mens de var paa isen, var der 16-17 kuldegrader med storm, saa besetningen frøs sterkt, særlig maskinfolkene som var vant til varmen, og hadde faatt lite klær med sig. Imidlertid blev de reddede klær fordelt paa beste maate. Under redningsarbeidet blev endel vaate, men fik skiftet paa sig tørre klær saa langt disse rakk.

Det blev i det hele reddet lite av mannskapets tøy, idet den farlige situasjonen utviklet sig hurtig. Det gjaldt i første rekke aa faa med sig et par baater og proviant og seil. De maatte

forlate fartøiet saa hurtig at komparenten (Remø) antar at de ikke vilde ha kunnet faa med sig seilene, hvis ikke de paa forhaand var undabent og sammenlagt i rummet, ferdig til aa bringes i land. Komparenten (Remø) antar at fartøiet var omtrent like tungt som da det gik ut paa turen, og at det laa i vandet ca. 16 fot akter og ca. 12 fot forut. Fartøiet hadde en fangst paa 7300 dyr som alt gikk tapt, og likeledes gik endel kull tapt, fartøiet hadde ca. halve beholdningen igjen, ca. 100 tonn, dessuten gik alt øvrig utstyr tapt.

De maatte gaa i 4 timer før de kom ombord i Quest. Fartøiet laa selv fast i isen, men der blev utsendt folk for aa hjelpe dem, 2 av baatene som var blitt reddet, blev knust under transporten over isen, og en tredje fik visstnok endel skade. De 3 geværer og en kikkert fik man med, og likeledes de 2 seil og resten av provianten. Quest tok vel i mot dem. Den 27. mars blev Quest hjulpet ut av isen av Frijof Nansen, som lavet raak. Den 28. mars kom Quest til Vardø, hvor 16 mann av Kvitøys mannskap gik iland, mens resten gik iland i Tromsø. I gaar kom alle til Aalesund med hurtigruten nordfra, saanær som en mann som hadde blitt syk, og første- og andenskytter som blev igjen i Tromsø. Komparenten (Remø) tilføier at der blev gjort hvad der kunde for aa forhindre forliset og der blev arbeidet saa lenge som der kunde være haap om å bjerge fartøiet. Det som blev reddet er fremdeles ombord i Quest, saa nær som de 3 geværer og kikkerten som er blitt bragt til Aalesund.

Fremstod som 1. vidne Severin Liavaag, 35 aar, var tredjeskytter paa Kvitøy, bop. Ulstein, fomantes og foreholdtes vidneansvaret.

Om kvelden den 19. mars blev Kvitøy utsatt for en voldsom skruning. Der var da østlig kuling. Isen hopet sig op rundt fartøiet, og en del av mannskapet gik igang med aa hugge av isen for aa lette trykket. Der blev også brukt dynamit. Vidnet var selv med i arbeide hermed. Senere paa kvelden hørte vidnet maskinisten si, da han kom op av maskinrummet, at det var vanskelig aa holde fartøiet tilstrekkelig lens lenger. Vidnet var optatt med skytning paa isen, og vet ikke naar lækasjen opstod. Vidnet og flere med ham fortsatte aa skyte. Dette arbeidet blev opgitt kl. 21,30 – 22, idet fartøiet var saa nedskrudd paa det tidspunkt, at man bare maatte se aa redde sig ut paa isen med det nødvendige. Noe is var ikke kommet inn paa dekket. I løpet av ganske kort tid forlot alle fartøiet, og fik med sig 3 baater, 3 geværer og en kikkert samt en del proviant og 2 seil. Mannskapet fik lite av sitt tøy med, vidnet fik praktisk talt med kun det han stod og gik i. Vidnet antar at vandet stod ca. 7-8 fot i kahytten, da fartøiet blev forlatt.

Vidnet antar sikkert at alle lenseapparater var i orden. Vidnet tilføier at der blev gjort hvad der kunde gjøres for aa berge fartøiet. De slo sig ned paa isen ca. 30-40 m. fra fartøiet, som sank kl. 22,15. Ved hjelp av de reddede gjenstande, innrettet de sig best mulig paa isen. Næste dag opdaget de Quest og de begav sig hen til skibet. De blev med dette til Vardø, hvor en del gik i land, og fartøiet gik saa til Tromsø. Quest laa selv innestengt i isen, men blev ved Fritjof Nansens hjlp hjulpet ut i fritt farvann.

Vidnet edfestes. Opl. og vedt.

Fremstod som 2. vidne Knut Fredrik Andreas Løseth, 37 aar, var maskinist paa Kvitøy, bop. Ø. Strandgt. 20, Aalesund, formantes og foreholdtes vidneansvaret.

Vidnet forklarer at rundt om kl. 21,30 søndag 19. mars, blev skruningen alvorlig. Ganske kort tid efter merket de at der var opstaat lekasje i fartøiet. Vidnet vet ikke hvor, men der kom en del vann i maskinrummet, og vannet steg med økende hurtighet. Allerede før der var kommet vann i maskinrummet var donkeylensen satt i gang, og straks vidnet merket lekasjer blev ogsaa jektoren satt i gang. Imidlertid steg vannet fortsatt, og vidnet aapnet da som den siste utvei nødlenseventilen og satte igang maskinen. Imidlertid var vannet steget over akselkuplingen, saa man ikke fik koplet propellen av, saa lensningen med maskinen rett som det var stanset op, idet propellen slo sig fast i isen. Vannet steg saa hurtig at det var ikke til aa tenke paa aa faa koplet fra propellen. Da vannet truet med aa gaa op i fyrristene, blev fyrene utraket. Efter at fybøteren hadde gjort dette arbeide, sendte vidnet ham op, og bad ham redde sit tøy. Vannet i maskinrummet gik da til knes. Vidnet blev fremdeles i maskinrummet, idet

han stod paa maskintoppen. Vitnet saa at skottet paa styrbord over dynamoventilen var sprunget, og vannet fosset inn. Idet vidnet var gaat op paa topristen, kom skipperen i styrbords maskindør. Han fik se at skottet på styrbord side var sprunget, og han sa da at der var ikke mere aa gjøre. Vidnet forlot maskinrummet da vannet stod op under maskincylinderen. Omtrent paa samme tid gik lyset. Vidnet gik saa ned i kahytten for aa hente noe tøi. Der var da endnu ikke kommet vann i kahytten, men vidnet hørte kort tid efter at vannet ogsaa var naadd dit. Før vidnet gik inn paa isen, var han atter en tur bort i maskindøren, og saavidt han saa, stod da vannet ca. 8 fot i maskinrummet. Vidnet gik saa ut paa isen, men fik kun lite tøi med sig. Det hadde tidligere stadig vært brukt dynamit for aa faa fartøiet løs, men dette arbeidet var da opgitt, saavidt vitnet iagttok. Mannskapet fik omtrent intet tøi med sig. 3 baater blev reddet, et par seil, samt endel proviant, og vissnok et par geværer. Næste dag, efter aa ha tilbragt natten paa isen, fik de øie paa Quest, og begav sig hen til fartøiet, hvor de siste kom ombord ca. kl. 17, efter at de hadde hatt ca. 4,5 times marsj. Quest laa selv fast i isen, men blev ved Fritjof Nansens hjelp hjulpet ut i fritt farvann, og kom til Vardø efter nærmere 2 døgn's reise. All fangst gikk tapt og alt vesentlig forøvrig, som ikke ovenfor er sagt aa være reddet.

Vidnet edfestes.

Sjøforklaringen sluttet idet ingen av de tilstedeværende hadde noget aa bemerke. Aarseth og Møller-Christensen hadde imidlertid forlatt retslokalet, likesaa Johansen-Aspelund.

Skipper Remø betalte kr. 21.

Retten hevet.

E. Jacobsen

dfm.

Overenstemmende med rettsboken
og det fremlagte bekrefte

Oluf E. Hagerup.

Til Statskassen betalt:

For forretningens avholdelse kr.10,-

« skrivning av 3 ark

« 4,80

Kr. 14,80

fjorten 80/100 kroner

Aalesund byfogedembede

E. Jacobsen (sign.)

dfm.

Stretetur med "Kviting" 1935 (Forlis!)

I førre nummer av Isflaket presenterte Sigbjørn Røren sjøforklaringa frå forliset til Kviting. Else Tusvik Gåsemyr har sendt oss avskrift frå dagboka til Kviting frå desse dramatiske dagane omkring forliset. Far hennar, Karl Peder Tusvik, var med på Kviting.

I Sunnmørsposten den 30. juli 1935 blir forliset omtala under overskrifta "Ismassene i Danskestredet i år de sværeste i manns minne." og "En tvingende nødvendighet at der nu blir radio om bord i skutene".

Mai 20: Reiste til Liavåg og tok om bord ymse spark. Gjekk so til Nørve og fortøya same kvelden kl. 23.30.

Mai 21: Fylte olje og salt og ein del av provianten og kol.

Mai 22: Gjekk frå Aalesund og la oss ved Brunholmkaia, og sjekka opp maskinen. Det er surver.

Mai 23: Maskina vart ferdig i løpet av dagen.

Mai 24: Kl. 5 starta me og gjekk ut Breisundet. Sette logga kl. 6.30. Kurs NW, bris av W. dreiarande til NW utover kvelden. Oppklårande og lett motsjø.

Mai 25: Finever, vekslande bris og solskin. Same kursen. Utgått 250 mil.

Mai 26: SW bris og skodde. Om natta vekslande bris og veksande sjø. Me har gått ut 410 mil.

Mai 27: Vekslande bris. Solskin midt på dagen og smult. Kl 10.30 stoppa me austafør Langanes og ”drog fisk”. Me har gått ut 565 mil. Skodde og SO bris.

Mai 28: Går mot W. Fint ver. Me stoppa og prøvde å fiske, men fekk ikkje noko (som vanleg). Kom til Grimsey kl. 6, men då var det skodde. Ikkje fisk å få her heller. Me har visst ikkje moderne vegn. Fortsette mot W. Bris av NO. Her ligg nokre trålarar. Kl. 24 er me tvers av Skagen.

Mai 29: Passerte ”Barden” om formiddagen (dei fekk fisk). Sidan vart det tett skodde. Eit isfjell sett nord av Kapp Nord. Kl. 12 stoppa me og ”drog fisk”. Vinden frisknar til real storm av NO, og me svingar inn til Adalvik og tørna. Der inne var det blikkstilte. Kl. er 12 norsk tid. Her er ca. 15 hus.

Mai 30: Me ligg i ro. Same veret. Om kvelden kom ein liten vaktbåt. Eg tok ein tur oppå fjellet og bygde ein varde og såg meg rundt. Straks utafør Straumnes var det sjørok og skodde, men inne i fjorden solskin og sommer. Der var dans i skulehuset om kvelden. Dansesalen var ca. 5x5 m. og overfylt.

Mai 31: Gjekk frå Adalvik kl. 0.30. Nordosten var spakare, men det var skodde ute i havet. Kl. 4 la me stilt i noko skrammelis. Me har gått 90 mil av land.

Juni 1: Kl 6 starta me mot SO og for langs med ”sarvestrimmelen”. Kl. 12 vart kursen W og sidan NW. Det er skodde og O bris.



Kviting i isen

Juni 2: Kl. 9 letta skodda litt, og me såg ei bukt. Me gjekk inn der og la oss. Sidan letta det igjen, og me gjekk vidare mot N, so NW. Berre skramleis utover alt hav, enkelte isfjell, NO bris og SW sjø, halvklart. Me tok 3 dyr i vatnet. Surkaldt. Kl. 23 trefte me fastbaksen, stygg og tett is.

Juni 3: Me går mot W. På formiddagen såg me land. Kl. 13 er me tvers av ”breane”. Isen er berre skrammel her også. Kl. 21 la me stilt utfor ”koloniane”. Det er opplett og O bris.

Juni 4: Praia ”Kvitungen” kl. 3. Han kom vestanfrå og hadde ingen ting sett. Seinare på natta snør det. Lettar kl. 10. Me begynte å gå mot W. Her er mest isfritt, men ei masse isfjell. Kl. 18 var me aust av Løvenørn, og der snudde me austatt. Kl. 24 er me utafør breane igjen. O. bris og litt sjø.

Juni 5: Går mot O. Kl. 14 passerte me 4 skuter. Me la stilt kl. 16. W. bris. Om kvelden kom vår gamle kjenning skodda. Tett is og slett kant.

Juni 6: Me ligg og driv. So gjekk me ei stund, og so la me stilt. Kl. 12 kom dei andre skutene, og me slo lag austover. Skodde. Me la stilt og fylte vatn kl. 20.30. WNW bris. Me trefte ”Aarvak” som hadde fått nokre dyr. ”Buskø” hadde fått 20 fat tran (håkjerring).

Juni 7: Utover morgonen dreia vinden til NO og friskna utover dagen. Kasta laust kl. 10 og gjekk over ei stor voke (mot NO). Sidan gjekk me inn i isen og tok fast. Enkelte snøbyer. Kl. 23 går me ut og vidare austover. Frisk vind. ”Hisø” går fyrst.

Juni 8: NO bris. Starta kl. 6.30 og gjekk mot land. Det er slakk is, men ikkje fangst. Me gjekk utatt og vidare mot O. Snudde kl. 15 og gjekk vestatt. Tvers av breane kl. 24. Det er stilt og fint ver. Me og "Hisø" er i lag. 4 stimskuter ligg austi bukta og brukar etter håkjerring. Isen er tett.

Juni 9: Gjekk inni isen kl. 2 og baua i 2 timar. La so stilt. Stor, svær og tett is. Me ligg stilt heile dagen. Me prøvde å baue ei stund om natta, men greidde berre 50 m. på ein time. O. dønning. "Hisø" og "Polhavet" er fremst. Her er noko fangst langt inne og litt austafor breane.

Juni 10: Gjekk ei stund mot O i natt, men so kom skodda og det vart stopp. På formiddagen klårna det, og etter middag prøvde me å gå igjen. Fangsten minkar vekk. Kl. 21 slakka isen litt, og me baua ein time utover og sidan mot aust. Det går tregt. NO bris og klårt. Me baua mot aust heile kvelden.

Juni 11: Sidan om natta bar det utover. Det går seint og med mange stopp. "Polhavet" ligg langt inne i isen. Det er same finveret. Det er ei skute som kjem inn gjennom isen, men so la ho stilt. "Buskø"?

Juni 12: I natt har me drive innatt der me starta i går, men litt lenger vest. Her er stri straum. Me bauar utover, men det går seint. Utafor kanten ligg dei og brukar line. Det er litt sjø. "Polhavet" nådde oss igjen kl. 23. Same fineveret. Ost bris. Ingen fangst å sjå.

Juni 13: Baua heile natta og dagen like til kl. 13.30. Då kom me ut og sette kurs austmed kanten. Me var tvers av Steinøy. Det er slingring. Me ser ei og anna skute som brukar line. (Dei fleste stimskutene driv kombinert fangst og håkjerring-line). Det er litt sjø, overskya og NO bris.

Juni 14: Låg stille i ca. 2 timar på nattevakta. Fortsette austover til kl. 8 og fortøya. O bris og solskin. Her er 8 skuter.

Juni 15: Me ligg og slingra. Gjekk so ei vakt mot aust. Me er litt aust av breane. Kaldare og frisk NO bris. Om ettermiddagen gjekk me uti ei stor voke og la oss. Her er ca. 12 skuter. Ingen har sett fangst. Gjekk utom kanten kl. 24.

Juni 16: I natt var det snøkave og kaldt. Låg og dreiv til kl. 10. So vart det solskin og klårt, og me gjekk vestover nokre timar. Der låg "Veslemari" og andre skuter. Me fekk gamle aviser og andre "nyheiter". Dønning. Sol og stilt. Me er straks austafor breane. Skodde om natta.

Juni 17: Oppklårande og sol. Det vart ei stor bukt i isen, og til slutt drog oddane seg saman. Om kvelden såg me nokre dyr vest i odden, og me gjekk dit og tok 15 dyr. Der var 5 andre skuter. Me fortsette vestover. Det er stor og slakk is. Vindstille.

Juni 18: På nattevakta går me mot land og meir austover og legg stilt. Utanfor er der noko fangst, men isen er tett. Kl. 12 starta me å baue oss utover. Her er 6 skuter. Det går smått med fangsten. Sola er heit. Om kvelden vart isen slakkare, og me fortsette mot aust. "Polaris" og "Aarvak" er lenger ute. Eit og anna skoddeflak.

Juni 19: Fangsten held fram. Me går aust. Skodda vert tjukk, og kl. 7 legg me stilt. Her samlast 8 skuter. Skodde. Me tek til å spekke. Me går mot SO. Veksande dønning. Salta ned 122 skinn. Vindstille kl. 21. "Isflora" har største fangsten - 350 dyr. Kl. 21 kom me utom kanten og går mot aust. Slingring.

Juni 20: Skodde og NO survind. Me går nokre timar mot land. Oppklårande. "Polhavet" og "Fortuna" arbeider vidare innover. Me og 5 andre skuter snur utatt og går mot vest. Praia "Søndmøringen" og fekk "nye" aviser. Om kvelden svingar me meir inn mot land. Me er straks austafor breane. Klårt ver.

Juni 21: Gjekk vidare innover ei stund på nattevakta og la stilt. Vinden frisknar. Kl. 7 vart det regn og NO kuling. Det er ei evindeleg flytting. Ein mann datt på isen om bord i "Veslemari". Dei fekk han om bord att. Om ettermiddagen vart det snøkave. Isen set saman. Om kvelden går me ca. 2 timar utover og legg stilt. "Buskø", "Vesletruls" og "Polaris" vart faste. Det er nysnø inne på land.

Juni 22: Det er meir byever i dag. Kl. 10 bles det hastigt opp til ein sterk storm som spakna i 15-tida. Striregn. Kl. 22 gjekk me utom kanten. Me har breane i NW. Me går austover ca. 2 timar. Det er slingring. Her er lite is. Me er 12 skuter.

Juni 23: Solskin og SW bris. Sidan skodde. Me la stilt kl. 21. Her er 14 skuter. Smult, og isen er tett.

Juni 24: SO bris og skodde. Me gjekk utav bukta og mot SW og la oss attom ein odde. Det er regn og storm og sjø. Heile flåten er samla her.

Juni 25: Same svineveret. Stor sjø og regn.

Juni 26: Spakare vind og smulare. Opplett. Me er 2 skuter straks utanfor breane. Lite is.

Juni 27: Starta kl. 6.30 og gjekk austover. N. bris og regn. Litt sjø. La stilt kl. 24.

Juni 28: I dag gjekk me inni isen eit stykkje. Men han er aldeles tett og sundmosa so langt me kan sjå. Sterk straum som går mot W. Me kom uti kanten kl. 12. Alle gjekk austover



nokre timar og so innatt i isen kl. 17. Tett is. Me snudde kl. 21 og kom utatt kl. 23. Det er noko fangst inne med land. Frisk bris NO og regnbyer. "Fjorden" ligg i NO til N. Her er fullt av skuter Vinden er vekslande til kuling.

Juni 29: Om natta var det storstorm av NO og regn. Spaknar om kvelden, og det vert skodde. Kl. 23 starta me og gjekk mot NO. Det er fangst lenger inne, men isen er tett.

Kviting på kvalrossfangst.

Juni 30: Isen sette i hop utan varsel, og me måtte sjå å kome oss utatt.

Svær straum. "Sælbarden" og "Randi" er lenger inne, og dei driv vestover med god fart. Kl. 7.30 starta me å gå innatt igjen. Men kl. 11 vart isen tett, og me ligg fast. "Furenak" skyt med dynamitt. Me var 5 skuter. Lenger vest er 5 andre skuter i ein klase. Det er fint ver og sol. Om kvelden slakkar han litt, og me nådde fram i fangsten. Men isen er for tett. "Vesletruls" miste ein propellving. Me ligg stilt ei stund. Litt slakkare igjen kl. 23.

Juli 1: Me andøver ikkje straumen, og fangsten går frå oss. Sol om formiddagen. Sidan regnyr. Me er 6 skuter ilag. Resten arbeidde seg ut. Me er faste og stundom lause, men mest faste. Vinden har snudd frå W til SO. Seinare NW. Det går tregt mot aust. Regn. 3 av skutene som var vest i horisonten er no tvers av oss, men lenger inne.

Juli 2: Me bauta oss eit stykkje mot aust, men seinare bar det mot SW. Stor og svær kjempeis. "Kviting" går fremst i dag. Spekka og salta 25 skinn. Kl. 21 kom me ut i bukta og fortsette austover. I bukta ligg 12 skuter. Det er noko sjø og NO bris. Kl. 21 passerte me "Rundehorn" som gjekk vestover.

Juli 3: Me går austover. Slett kant. Fint ver. Me gjekk til kl. 15, snudde og gjekk 3 timar vestover att og la stilt. So kom det nokre andre skuter vestanfrå, og me slo lag. Her er små bukter og tett kant. NO bris. "Skvampesjø".

Juli 4: Me andøver oss austover ei stund og la stilt. Skodde.

Juli 5: Gjekk austover til kl. 16. Snudde og gjekk mot W. NO bris. Stor sjø frå SO. Heile flåten går vestover. Kanten er slett og bein i retning SW.

Juli 6: Me kom vest til Kapp Dan på nattevakta, og me snudde austover. Men isen er like tett her også. Her er noko fangst, men me andøver ikkje straumen. "Polaris" er fyrst i dag. Her er 26 skuter.

Juli 7: Det går sakte og sikkert austover. Fangsten minkar vekk. Her er 17 skuter, og her kjem fleire. NO bris og sol. Litt slakkare, og me gjekk eit langt stykkje austover. 6 andre skuter baua seg ut. Vinden frisknar, og me legg stilt. Her er 10 skuter. Regn.

Juli 8: NO kuling og regn.

Juli 9: Austavind og regn, men litt spakare Me ligg i ein klase Her er nokre håkjerringar rundt skutene. (Det er eit dårleg varsel).

Juli 10: Oppklåring om formiddagen. Me prøvde å baue litt, men det gjekk ikkje. Me er tvers av breane. Kl. 9 kom regnet igjen, og vinden friskna. Kl. 14.30 tok det til med skruing som varte til kl. 17. (Rett i vest ligg ei rad med store isfjell, og det er mot dei at isen pressar seg). Roret vart benda heilt fram i styrbord side, og propellen vart benda opp i rama. Det vart stor lekkasje, og me pumpa med maskina, dekkspumper og bytter og alt som kunne brukast. Me nærmar oss isfjella med kurs rett på eit stort eitt. Me tok til å pakke det nødvendigaste av klær, proviant og nødutstyr, og me firte ned båtane. Isen står tett, og skuta ligg på styrbord side med rekka i ismødet. Det er storm og regn. Lekkasjen er litt mindre, og me heldt ho med dekkspumpene. Dei andre skutene ligg ikkje so rett i faresonen for isfjell. (Tett vestafor breane gjeng ein lanke ut i havet. Der er det 70 famner djupt. Der ligg isfjella på grunn i ei lang rekkje ut i havet mot SO. "Vårt" isfjell stend og snara seg i straumen, og me rek rett på yste hjørnet. Der er eit svært press-isflak på 6-8 m. tjukne som vert reist på høgkant og knust til "singel" og som sidan vert pressa so hardt at me ikkje kunne sete merkje med hælen). Me prøvde å varpe skuta vekk frå den isen som ligg under låringa. Men me sleit alle tampar og virar som var om bord. Kl. 21 gjorde skruisen ein vri, og det vart eit nytt press. Strøkjølen reiste fyrst og sidan rette kjølen, frå masta og bak i maskinrommet. Me vart pressa fram i "Sælis" og heldt på å renne baugen inni hekken på ho. "Flemsøy" ligg på sida. Kl. 22 var det "Sælis" som vart pressa heilt turr med framenden. Ho stod som på ein slipp. Men so gira isen, og ho rende på sjøen so spruten stod. "Søndmøringen" fekk seg også ein bra klem, og ei mast halla til styrbord og hi til babord. Men ho slapp bra frå det. "Randi" låg på sida og flaut i ei lita voke, og mannskapet gjekk om bord i "Sælis".

Juli 11: Same situasjonen. "Skansen" vart klemt flat, men ho flaut, og mannskapet gjekk ombod i "Rundø". Kl. 1 fekk me ei påkjenning. Me prøvde for siste gong å snu skuta vekk frå isen, men det var ikkje heile tampar att ombord. Isen er no berre 100 m. frå akterenden på skuta. Me hadde kurs på isfjellet. Me langa ned på isen noko proviant og anna saman med 2 båtar. "Kviting" ligg heilt flat oppå eit isflak, og me ser i kjølen. Me slutta å pumpe og stoppa maskina. Maskinrommet var halvt av sjø. "Sælbarden" passerte isfjellet so nær at skipperen stod på hekken og tok spenntak på isveggen. Dei miste ei list på rekkverket. Det var alt. Me tok båtane og drog dei i le av isfjellet, og der var ei voke som var like brei som isfjellet ca. 500 m. So rodde me om bord i "Sælbarden" som var komen uti voka ilag med "Hisø", "Veslemari" og "Søndmøringen". "Flemsøy" og dei andre var no langt vest i isen. Eg og to av karane gjekk tilbake og skulle sjå etter skuta. Då var berre baugen og rorhuset over vatn, og so sokk ho kl 2. Me tok med oss kvar si kasse med margarin og kom oss om bord i "Sælbarden". So vart 5 av oss sette om bord i "Hisø" og 5 andre ombord i "Veslemari". Her i voka ligg 5 skuter og går i ring heile dagen. Om ettermiddagen vart det opplett, men same stormen. Dei andre skutene dreiv av. Både "Randi" og "Skansen" flaut så lenge me såg dei.

Juli 12: Regn, men spakare. Når vinden spakna, stoppa straumen, voka la seg i hop, og det vart plutselig stilt. Me sette fast ein dregg i i storisen, og "Veslemari" heng atti oss. Me er vestafor breane (på banken). Kl. 9 vart voka so lita at me ("Hisø") kasta laust. Men so fortøya me igjen kl 15. NO bris og sol. Me har "Veslemari" og "Sælbarden" etter oss. "Søndmøringen" ligg lenger borte med "Fortuna" etter seg. Storisen ligg roleg (på grunn).

Om ettermiddagen sette isen seg skikkeleg saman, og me kasta laus og baua oss utover eit stykkje mot W. Men so vart me faste.

Juli 13: Vinden snudde til W. Solskin. Det er meir liv i isen att, og kl. 14 slakka han, og me baua mot SO med "Sælbarden" fyrst. W bris. Me baua heile dagen og natta. Det går seint. NO bris.

Juli 14: Overskya. Kl. 10 kom me uti slakken og la oss til å vente på dei andre. So gjekk me vidare mot SW. Me ser 2 skuter ute i kanten og vil prairie etter nytt om dei andre skutene som driv av. Kl. 15 kom me utom kanten. Praia "Polhavet" som dreiv langs med Kapp Dan. "Kvitungen" er forlist og folket er om bord i "Vesta" som dreiv vest om "koloniane". "Sælis" og "Rundø" er visst utkomne. Me går austover og ser nokre andre skuter, men skodda kjem, og me finn dei ikkje.

Juli 15: Kl. 2 legg me stilt. Starta igjen kl. 4. Om formiddagen gjekk me inn i isen. Det er litt skodde. Her er noko fangst. Baksten kjem vestanfrå og set isen saman, og me må gå ut. Det er stor dønning.

"Veslemari" er litt lenger ute. Sol. Me fekk 60 dyr, og me er godt "hjelpete" (med 5 "reserver").



Sunnmørsskute forliser.

Me gjekk ei stund austover og so inn att og fangsta igjen. Her er slakk is og bra med fangst.

Juli 16: Me fortsette mot land. Her er store hold (7-8 dyr). "Veslemari" er her også. "Sælbarden" er visst lenger vest. Breane er i NNW til N. Overskya og stor dønning. Kl. 12 kom me aust i bukta og fortsette austover. Praia "Polhavet" som ligg ilag med 6 andre skuter og fiska håkjerring. Me hørde at "Vesta" har gått til Island med mannskapet på "Randi", "Skansen" og "Kvitungen" og nokre av "Kviting" sine. Det er stilt og sol. Me gjekk inn i bukta og kikra. Det er mykje fangst, men tett is. Me baua innover. Kl. 20 er me inne, men fangsten går ned og er vekk.

Juli 17: Kl. 3 gjekk me utatt i slakken og la oss. Det kjem nokre andre skuter innover. Me går austover ei stund. Her er litt is, og me legg stilt kl. 8. Breane er i NW til W. Stilt og sol. Kl. 18 tek me til å baue oss utover. Tett is, stilt og skodde.

Juli 18: Det går seint utover. Her er snø og lav is. So vart me faste. Spekka og salta 283 skinn. Baua igjen til kl. 18 og fortsette mot SO. Skodde og stilt.

Juli 19: Slakkare is kl. 4. Me gjekk til kl. 5 og la so stilt. Tok laust igjen og gjekk meir mot NO og W og fangsta. Fekk i dag 90 dyr.

Juli 20: La stilt kl. 2. Skodde. Me fløyta på "Marø", men fekk ikkje svar. Begge gangane er fulle av kjøtskrottar. Kl. 3 starta me og gjekk mot SW. Ikkje dyr. Kjøtsalting. Kom uti slakken kl. 6. Smult. Kl. 16 gjekk me mot aust. Litt rift i skodda, og me såg ei skute, men fann ho ikkje. La stilt ut på kvelden. Skodde og bris av W.

Juli 21: Spekka 673 skinn. Gjekk austover kl. 12. Skodde og bris av W. Me går langs med kanten og gjennom slakken. La stilt kl. 15. Starta igjen kl. 17 og gjekk austover. Sol. Om kvelden bar det på S og SW langs med ein odde. Skodde.

Juli 22: Gjekk ca. 2 timar mot S, og so skar me oss gjennom odden og fortsette austover. NO bris. Førre middag gjekk me på NO. W bris. Det er opplett, men kaldt. Ser ei skute langt unna. Breane er i NW og fjorden i NO. Kl. 18 snudde me utatt for skodde. "Sælbarden" er straks vesti. Tok ca. 40 dyr i dag. Seinare på kvelden letta skodda, og me krokar på SO. NO bris.

Juli 23: Det går vidare mot S og SW. Surkaldt. Mindre fangst. Førre middag gjorde me ein sving i retning NW til kl. 12. So snudde me på Ost. Slakk is, stilt og skodde. La stilt kl. 22.

Juli 24: Starta kl. 0.30 og gjekk vidare. So såg me ei skute langt inne, og me snudde meir mot W og NW. Det er "Polaris". Kl. 4 er me på sida. Ikkje noko særst nytt. Dei forliste mannskapa skal reise frå Island neste laurdag. Her er halvslakke oddar. På 67 grader n.b. når isen utpå 28 w.l., men ikkje fangst der heller. Me går ut i bukta og vestover. Kl. 14 vart skodda tjukk. Me la stilt. "Polaris" stoppa også. Lettare ver. Me gjer ein runde innover mot land. Utafor breane er det isfritt. Sidan går vi austover. 2 dyr i dag. "Polaris" la seg til her og skulle bruke line.

Juli 25: Kom igjennom odden kl. 3. Sidan gjekk me austi ein annan odde, men isen er tettare, og me snur mot syd. Oljepumping. Etter middag kom skodda, og me gjekk uti bukta kl. 16 og gjekk vidare mot SO, sidan SW. Dønning.

Juli 26: Same veret. Kl. 2 rundar me odden og so gjekk det på NO inn i bukta. Såg mykje daud småfisk kl. 4. La stilt kl. 6. Om ettermiddagen spekka me 100 skinn. Kl. 12 starta me og gjekk mot SO. Stamplesjø og NO bris.

Juli 27: Kl. 4 er kursen NO. Fortsette heile dagen. Passerte ei lita bukt.

Juli 28: Kl. 2 passerte me ein odde og gjekk i 2 timar i ope vatn mot O. Sidan NO. Praia "Vesleper" kl. 7, ingen fisk. Set kursen på "Furenak" (NO). Kl. 9 gjekk me mot O, trefte is og fekk 1 dyr. Sidan gjekk me mot syd. Grautskodde og stilt.

Juli 29: "Sælbarden" er heimreist. La stilt kl. 1.30. Om formiddagen letta skodda, og me gjekk inn i ei bukt. Snudde kl. 16. Fjorden ligg i NNO. Smult og stilt. Ikkje dyr å sjå.

Juli 30: Me går i slakk is til kl. 2. Skodde og stilt. Sidan sig me utover med slarkefart. Det er O bris og kaldt. Om formiddagen gjer me sjøklart og stakk kurs SO. Det er slingring og NO bris. Kl. 22 vart det stille, men slingring. Me firte seila. Såg 5 trålarar. Seinare vart det NO bris og skodde.

Juli 31: Land i sikte. Praia ein fiskebåt og kjøpte fisk kl 8.30. Bris og skodde. Kapp Nord i syd.

Aug. 1: Kl. 1.30 passerte me ein sildestim. Her er nokre snurparar som ligg og andøver. Ingen er i arbeid med sild. Passerte Grimsey kl. 4 i NO storm. Kom til Langanes kl. 16.30 og praia "Fangst" og "Dollsøy". Dei hadde lite sild. Her er mange båtar. Sette kurs SO. Storm.

Aug. 2: Spakare vind. Me passerte nokre skuter. Såg eit glimt av land kl. 6 (ca. 75 mil av land). Opplett, sol og W bris (Gått ut 182 mil).

Aug. 3: Kuling. Fremste sylindaren sprakk litt, so me må gå med slarkefart. Overskya, bris av SO, sidan NO. Skodde. (Gått 300 mil).

Aug. 4: Opplett om morgenen, men sidan kom skodda. Her er sild, kval og brugde. Det går på måling og vask. Me er eit stort mannskap med lite arbeid no. (Gått 418 mil).

Aug. 5: Dauver med enkelte vindblaff og SW sjø. I middagstida såg me 2 trålarar og nokre "eggabåtar". W bris.

Aug. 6: Kom til Liavåg kl. 2.30 (norsk tid) og la til ved den mekaniske verkstaden si kai. Det er surver og skodde i fjella. Kl. 5.30 gjekk me til Aalesund og la til ved Skateflua. Når tollan var gått på land, pakka me våre få egedelar og gjekk på land. "Veslemari" ligg her og leverar. Me fekk oss nokre klær (av assurancesummen) og reiste heim.

Til slutt vil eg seie at me vart svært godt mottekne då me kom om bord i "Hisø" etter forliset. Me trefte berre hyggelege folk, både folk me kjende frå før og andre.

Interessante bilde frå ishavet

Av Johannes Alme

Redaktør Finn Sindre spør iblant om eg ikkje snart har noko stoff til Isflaket. Eg har diverse skriving på gang, men som av ulike omstende ikkje har vorte fullførte. Og som de alle veit, dess lenger slike 90% ferdige gjeremål ligg, dess tyngre vert dei å fullføre.

No er det vel slik at Isflaket er forsiktige med ubetalt reklame, men det får verte opp til redaksjonen å sensurere. Det er i alle fall reklame for ein DVD eg no vil skrive litt om. For nokre år sidan høyrde eg om ein lege i Ørsta som hadde vore lege om bord i hjelpeskipet Harmoni i Vesterisen i 1977/78. For nokre dagar sidan kom eg i kontakt med legen. Han heiter Hans Kragset, bur i Ørsta og er no pensjonist. Han hadde ein del bilde og film frå desse to turane, og eg bestilte ein DVD med kopi av desse. Vi avtala å møtast på hytta hans for ein prat.

Bilde og film frå selfangst er ikkje kvardagskost. Med få heiderlige unntak er det ofte korte klipp og dessverre ofte i dårleg kvalitet. Dette var bakgrunnen min før eg sette meg i bilen.

Men dette vart ein opptur. Både bilda og filmen var av god kvalitet. Og ikkje minst at Hans Kragset har lagt på sine kommentarar, aukar absolutt verdien av DVD`en! Sjølve fangsten med blod og hakapik har vi sett mange bilde av, men for ein skuteentusiast var det kjekt å sjå alle treskutene. Her var bilde av Brandal, Signalthorn, Furenak, Flemsøy, Polaric og Polarfangst (ex Sjøannøy). For å seie det slik, så har eg kika inn på DVD`en kvar kveld etter at eg fekk den.

Hau-Johan

Av Rolf O. Klepp

Far min, Ottar Klepp, var maskinist om bord «Aarvak» i godt over 30 år, til han døydde i 1947, 52 år gamal.

Skipper på «Aarvak» var den no så legendariske Johan S. Brandal, eller Hau-Johan som han vart kalla til dagleg. Han er nemnd i fleire bøker frå ishavslivet. Mest for sin måte å vere på, og for si evne til å vere slagferdig. Men framom alt var han ein dugande sjømann.

Det eg no skal fortelje, hende for mange år sidan, i 1937.

«Aarvak» låg på verkstad i Volda for å vøle noko på ishuda.

Medan skuta låg på verkstad, fekk vi vitjing i heimen vår av han Johan og Leif Geitnes som var i maskina saman med far.

Dei kom i kveldinga. Eg var særst spent på korleis han var, denne mannen som eg hadde høyrte så mykje om. Dei handhelste på alle då dei kom inn, også på meg. - Kva heite du, då, sa Johan. - Eg heiter Doll, svarte eg. I farta gløymde eg mitt rette namn – det var forresten sjeldan brukt. - Det var eit pent namn, sa han. - Når du vert litt større, skal du få vere med på ishavet. Og så klappa han meg på hovudet. -Har du sett isbjørn, spurde eg. - Ja, eg har ride på ein, sa han. - Det gjekk fint når eg fyrst hadde fått på honom grima, dei er ofte



litt urolege då. Eg tenkte at dette skulle bli noko å fortelje kameratane, dei som ofte skryter av at dei har hest og bestestove!

Til kveldsmat var det syltelabbar og syltaflesk, poteter og flatbrød. Eg forstod at dette var noko dei likte. Måltidet var godt førebudd. Før dei byrja å ete, sa Johan: - Du kan spare deg oppvasken med knivane og gaflane Ruth, oss brukar fingrane, då vert dei også reine.

Ei stund etter at dei var ferdige å ete, kom far sin gode ven Sivert Engeset. Også han var ishavsskipper. Han visste at Johan var på vitjing hjå oss.

Dei heldt til på kjøkenet, noko som var vanleg på den tida. Praten gjekk roleg. Det var om livet om bord i skutene dei snakka, om opplevingar dei hadde hatt. Du verda for ei kjelde for den som kunne atfortelje noko av det på ein rettvis måte.

Det hende stundom ved slike samver at det vart bode på heimebrygg, og det vart det no. Eg tenkte at dei var ikkje mykje tyrste, for eg tykte det var lenge mellom kvar gong dei sa «skål». Eg sat heile tida og stirte på Hau-Johan. Kvar gong han smakte på ølet, sa han: - Oss he mykje å takke for. Ein gong heva Johan glaset, men i staden for å seie skål, så sa han: - No lynte det på synja på Stadt. Etter dette vart det ikkje bode fram meir av heimebrygget.

Vi hadde nett flytta inn i huset, og alt var ikkje heilt ferdig. Soleis hadde vi ikkje innlagt vatn, heller ikkje elektrisk kraft. Difor var det heller ikkje utslagsvask på kjøkenet. Johan som brukte skråobakk, hadde trong for å spytte av og til. Han sette seg difor på ein krakk attmed omnen.

Dette var katten sin plass. Pallen, ein gamal hankatt på 15 år, mislikte det svært. Kvar gong Johan opna omnsdøra og spytta inn i varmen, freste det. Dette oppfatta katten som fresinga frå ein rival, og reiste bust. Då dette hadde gått føre seg ei lang stund, slutta katten å reagere. Det såg ut som han var lei heile greia. Katten sette seg opp, han stirte lenge på Johan og deretter geispa han ettertrykkjeleg.

Det var då det hende. Eg trur det var berre eg som såg det. Men ein presisjon som berre ein med lang røynsle kan ha, spytta Hau-Johan katten rett i kjeften.

Noko liknande som det som hende etterpå, har eg berre sett på teiknefilm. Skrå-råka var for mykje for Pallen. Han tok sats frå golvet og opp på skuldra til Syver som sat nærast. Deretter hoppa han opp i taket. Dette er fyrste og einaste gong eg har sett ein katt springe etter taket. Han fôr som ein rakett. Ikkje ein gong kondensstripa mangla.

Heldigvis stod øvste kjøkenet ope, og ut gjennom det forsvann katten.

Desse karane hadde nok vore ute ei haustnatt før. Dei reagerte mest ikkje. Ein av dei sa: - Var det katten som for ut? Og så prata dei som før.

Med presisjon spytta Hau-Johan rett i kate-kjeften.



Hau-Johan heldt ord når han sa at eg skulle få vere med «Aarvak». Eg var med både i 1941 og i fredsåret 1945. Men dette var i kortare periodar.

Det går ei mengd historier om desse ishavsveteranane. Mange av dei var voldingar. Far som var ein god forteljar, fortalde ofte frå ishavslivet. Ein kan vel seie at kvar tur på ishavet med dei primitive og små skutene var eit spel med livet som innsats. Vi som lever etter desse mennene og veit at dei risikerte livet år etter år for heim og familie, bør vere audmjukt takksame.

Ein sommarsesong er over og Ishavsmuseet har hatt ein brukar sesong. Den flotte sommaren vi har hatt med mykje sol må take litt av skylda for at besøkstalet har stagnert. Vi på museet vil helst ha litt småregn innimellom for å trekkje turistane innandørs.



Ishavsmuseet fekk i år den ære av å vere med som medarrangør under matfestivalen i Ålesund. Dette vart ein stor suksess for oss, og nær hundre gjestar fann vegen til Ishavskvelden på museet der blant anna selkjøt i fleire variantar sto på menyen.

Onsdag 18. oktober er det klart for den årlige Ishavskvelden under Hareidsstemna. I år er det Nordaust-Grønland som er tema, med vekt på 75 års markeringa av okkupasjonen av land der i 1931. Ivar Ytreland, Peter Schmidt Mikkelsen og John Giæver jr er foredragshaldarar denne kvelden. John var i år med "Minna-ekspedisjonen" til Nordaust-Grønland, og vil fortelje om denne turen. På oppdrag frå Ishavsmuseet har dei også fotodokumentert fangsthyttene og terrenget dei har besøkt. Dette har resultert i over 1000 foto som no går inn i samlingane til museet.

Kulturutvalet i Møre og Romsdal fylkeskommune løyvde nyleg 400.000,- ekstra til vernebygg over Aarvak. Med dette er vi komne eit godt steg vidare med finansieringa til vernebygget som skal stå ferdig til neste sommarsesong.

Aarvak miste propellen, tidleg i –20 åra.

Avskrift frå notisbok til skipper Webjørn Landmark

Det var i slutten på sesongen i Stredet. Aarvak var siste skute på det vestligste feltet, da den mistet propellen. Da det var fin is å slakk is blev seil satt, for att seile oss ut av isen. Det gikk også bra til vi kom så langt at vi kunne se åpent vatn, da kom skodda og dønningen satte inn og slo kanten tett.



Dønningen vokste fort og da det var stor is blev det stor påkjenning på skuten. Når vi satte planker eller stokker mellom skutesiden og de skarpeste iskantene, blev de klippet av med en gang.

Det var berre ett at gjøre, vi måtte se at komme oss innover unna dønningene. Da isen var satt sammen måtte vi hive oss frem med hjelp av vaier og isanker. Det gikk smått men det smalnet da litt i senn.

Neste dag var vi kommet så langt at vi fikk det smult. Så var spørsmålet; Kan vi klare å sette på ny propell?

Vi trakk inn den brukne aksling, satte inn ny aksling å mauret propellen på. Stoppmutter for propellen hadde vi ikke, men vi boret hull i akslingen fremfor propellen å satte i en jernsplint. Alt foregikk under vatn.

Vi turde ikke slå akterover i maskinen av frykt for å miste propellen på nytt.
Vi kom da oss ut av isen og hjem uten flere uhell.



Dei skifte propell i isen.

Sterkt og billig.

For mange år sidan var der ein kar frå Syvde som brukte å handle brennevin på utsalet på Larsnes. -Mitt prinsipp når det gjeld brennevin, sa mannen, det er at det er sterkt og billeg.

Dette prinsippet hadde han sikkert levd etter, den gamle ishavsskipperen som ein ettermiddag kom frå Ålesund godt i farta. Han var oppe i åra også, og styrmannen på lokalbåten kom til at han trong hjelp ned leideren. Han tok skipperen i handa og ville støtte han på land. Men då såg den gamle heidersmannen morskt på han og sa:
- **W** leg ut or vegen, ditt spøkjelse, i dag hev eg meir enn nok med meg sjølv!



**PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7**



Isflaket er i rute, med nye spennande sider om ishavsliv og historie.

Sommaren ligg bak oss, og i år har vi hatt mykje å glede oss over, her på våre kantar.

Vi har i sommar gjennomført ein vervekampanje som vi vonar gir resultat, i form av fleire medlemmer i Ishavsmuseets Venner. Vi kjem til å fortsette denne kampanjen også utover hausten.

Isflaket denne gongen er ei av dei fyldigaste utgåvene sidan starten, noko vi er både glade og stolte over.

Magnus Sefland har vore ein trufast skribent i Isflaket heilt sidan starten.

Det er ein fantastisk ressurs for Isflaket å få lov å trykkje dei detaljerte og velskrivne artiklane hans. Tusen takk Magnus!

M/S Minna har nettopp kome heim etter tokt til Aust-Grønland, der dei mellom anna vitja gamle norske fangststasjonar. Med på denne turen var John Giæver jr, som har lovt oss stoff til komande Isflak, og kanskje også foredrag på Ishavsmuseet om turen.

Vi gler oss!

Som kjent er Isflaket også tilgjengelig elektronisk på foreininga si heimeside:

<http://home.no.net/ishavsmv>

Vi ynskjer alle ein strålande haust!

Med helsing

Johan Ole Brandal

Leiar i Ishavsmuseets Venner

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

The logo for EKORNES is displayed on a dark blue, wavy background. The word "EKORNES" is written in a bold, white, sans-serif font, with a registered trademark symbol (®) to the upper right of the letter "S".

EKORNES[®]