

ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 1/ 2009 april 11. årgang, kr. 40,-



«Skjold» utanfor Brandal.

I denne utgåva av Isflaket:

Med «Salvator» i bergningsteneste
Forlis på første fangsttur
Ishavstur med «Polarstar» 1950
Frå arkivet – Fiske frå Brandal i førre århundre

«Signalhorn» i Vesterisen 1961
Frå bokhylla – Adolf Hoel
Frå samlingane – Ein sjømannssekk
Arktiske mysterier

ISFLAKET

Redaksjon:

Redaktør Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

Leiar.

Fire skuter har søkt om deltakelse i årets selfangst. Fiskeri- og kystdepartementet har den 4. mars 2009 fastsatt forskrift om regulering av fangst av sel i Vesterisen.

Fiskeri- og kystdepartementet har beslutta å disponere inntil 13 mill kr som driftstilskot til fartøy i norsk selfangst i 2009. Dette er ei auke på 5,8 mill. kr i forhold til i fjor. Tilskuddsopplegget skal også i 2009 bestå av ein fast og ein variabel del, der den faste delen skal sikre ein viss minsteinntekt og den variable delen skal oppfordre til fangst av flest mulig sel. I 2009 er det lov å fange inntil 40.000 grønlandssel i Vesterisen.

I Canadiske aviser kan vi lese at fiskerimyndigheitene der har sett ei kvote på til saman 338.300 sel. 280.000 av dette er grønlandssel, resten er klappmyss og gråsel. Rundt 20 båtar deltek i desse dagar i fangsten der.

Like sikkert som våren kjem, er det at dyrevernorganisasjonar verda over er på bana med sine årvisse aksjonar. I Madrid har vistnok fleire hundre ungdom kledt seg nakne og mala seg med raudmaling for å protestere mot årets selfangst. Skal tru kva kommentar gamlekarane som han «Hau-Johan» han «Molskred-Sverre» og han Peter S. hadde hatt til noko slikt!?

Isflaket kjem her med si første utgåve i 2009. Vi er optekne av å formidle ishavs og polarhistorie. Også i denne utgåva har vi hatt med fleire dyktige skrivarar som sit inne med mykje historie.

Svein Mogens Olsen gir oss ei innføring i radio og telegrafi. Han var med hjelpeskipet «Salvator» fleire år i Vesterisen og fortel om korleis radiosambandet fungerte denne tida.

Magnus Sefland er ein trufast skrivar, og har denne gongen studert på skuter som forliste på sin første tur. Dette får du vite meir om inne i bladet. Han har også gjort seg nokre tankar kring eit fotografi i høve Odd Alme sin bortgang.

Kjell Magne Yri deler sine opplevsalar som han hadde på ein ishavstur i 1961 på «Signalhorn».

Hermann Bakke fortel om ein ishavstur med «Polarstar» i 1950. Dette var andre turen «Polarstar» var på selfangst.

Hallvard Holm har mange spørsmål i sin artikkel om arktiske mysterier. Der er så mange arktiske mysterier, eventyr som har enda dramatisk utan at vi har fått vite kva som hende.

Dei faste spaltene er også med. *I Frå bokhylla* har Finn Sindre Eliassen lese boka som Frode Skarstein har skrive om Adolf Hoel.

I Frå arkivet har vi denne gongen henta fram ein artikkel som Peter Karlsen skreiv ned i 1943, etter ein samtale med Lars O. Brandal.

Eit par småstubbar er også med.

Vi vonar det skal vere variert lesestoff for ein kvar smak.

God Påske til alle.

Brandal 29.03.09 Webjørn Landmark, redaktør.

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Med B/D «Salvator» i bergningsoppdrag

Hjelpetjenesten i Vesterisen for selfangstflåten

Av Svein Mogens Olsen

Beretningen om skipets operasjoner og maritime virkefelt i årene 1958 – 1960 er vinklet ut fra den betydning radiosambandet i denne tidsperiode hadde under bergningsoperasjoner.

Radiosambandet på nødfrekvensene – eterens livbøyer.

På en internasjonal radio konferanse i Berlin i slutten av året 1906, dvs for over 100 år siden, kom en til enighet om at nødsignalet som skulle anvendes for å påkalle øyeblikkelig hjelp over radio til skip i havsnød, skulle være SOS. Dvs. 3 korte, 3 lange og 3 korte morsetegn. Det ble senere utlagt som forkortelse for «Save Our Souls», «Save our Seamen» eller «Save Or Swim». Men i virkeligheten var det nok ment som en bokstavrekke som var lett og huske.

Senere på en internasjonal radiotelegrafi konferanse i 1912, etter «Titanic» sitt forlis, ble det vedtatt at frekvensen 500 kilohertz på mellombølge skulle benyttes, ikke bare av skip, men også av kystradiostasjoner – som en internasjonal kalle og nødfrekvens.

Samtidig ble det såkalte Q-koder vedtatt. Det var tre bokstavs koder som alle hadde en bestemt betydning – f.eks: QSA? - hvordan hører du meg?. QTH? - kan du oppgi din posisjon?. Språkbarrierer til tross ble disse kommunikasjonskoder forstått.

I den maritime bergningstjenesten ble nødprosedyrene tatt i bruk når det ble anmodet om



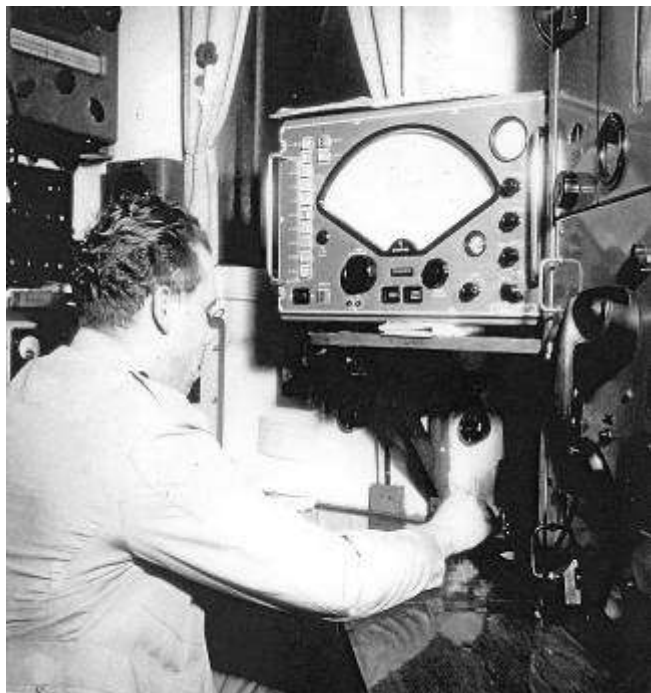
Bergingsskipet «Salvator» hjelper «Sjannøy» med baugskade i Vesterisen.

hjelp fra skip i nød, og bergningsskipet «Salvator» som tilhørte Norsk Bjergningskompani A/S, var ofte ute på redningsoppdrag. Bergningsbåtene måtte være klar på kort varsel når anmodning om hjelp kom. Da dette var lenge før mobiltelefon og SMS var i vanlig bruk, måtte mannskap som ikke hadde vakt ombord, alltid si fra om hvor de ville befinne seg ved landlov, slik at de hurtig kunne tilkalles til skipet. Norsk Bjergningskompani kunne få nødmelding eller anmodning om assistanse via nærmeste kystradiostasjon (Bergen Radio – LGN), eller direkte fra reder eller assurandør, litt avhengig av bergingsoperasjonen. Noen ganger kunne meldingen oppfanges direkte i skipets radiatorom, slik at utrykning kunne skje umiddelbart. Oppdragene kunne variere: Tetting og heving av sunke skip ved hjelp av nedsenkbare pontonger og lektere, større slep pga maskinhavari eller skade, eller direkte redningsoperasjon. Dersom sunkne skip hadde fylte rom eller tanker, kunne pressluft blåses inn for å øke oppdriften. Stabilisering under heving av skip eller vrak var viktig for det videre bergingsarbeid.

Radiokontakt til nødstedte skip ble opprettet på frekvensen 500 kilohertz på radiotelegrafi eller eventuelt på 2181 kilohertz ved telefoni på kortbølge, etter Teledirektoratets instruks og regelverk for bruk av radiofrekvensene. I perioder var skipet fast stasjonert i Gibraltar – som geografisk var gunstig pga. den store skipstrafikken gjennom stredet og at forskjellig assistanse hurtig kunne ytes til skip som trengte hjelp fra nærmeste havn.

Salvator som var på 579 t. ble bygget ved Moss verft i 1948 etter finske regler for isbrytere. Maskinkraften var på 1400 hk, og med pumpekapasitet på hele 4500 lt. I radiostasjonen var det en 400 watts hovedsender fra Standar Telefoni og Kabelfabrikk for telegrafi og telefoni.

En ny radiomottaker av merke Lemkuhl med spot innstillinger for frekvenser ble innstalert i 1959, da den gamle Marconi CR 300 mottaker ble utskiftet. Den nye radiomottaker hadde de nye miniatyr radiatorørene og dekket hele frekvensspekteret med stor og svært oversiktlig skala. Selv meget svake signaler ble oppfanget av denne utmerkede marine mottaker fra Siemens. En egen nødsender ble drevet via en egen spenningsomformer fra skipets nødaggregat som bestod av en rekke akkumulatorbatterier. En autoalarm ble innkoblet når telegrafisten gikk fra vakt og den kunne utløses ved sending av en rekke med telegrafisignaler fra skip som var i nød.



Dessuten var det i radiostasjonen også en «Salvator»s radiostasjon 1959 (foto Svein Olsen) peilemottaker med tilhørende peileantenne over styrehusets tak. I veggen inn til styrehuset var det en liten luke slik at når retningen av radiosignalene fra havarist ble avlest på

peileskiven, måtte det ropes inn til rormann slik at kompasskursen straks kunne avleses. Ut fra skipets kurs og avlesningen av radiopeilingen kunne retningen til havaristens posisjon beregnes. I dårlig vær, når navigatørene ikke kunne bruke sekstanten til posisjonsbestemmelse, ble peilemottakeren ofte brukt både til å finne nødstedt fartøy og også for egen posisjonsbestemmelse, ved krysspeilinger fra landbaserte radiopeilefyr. Kunsten var og finne peileretningen der radiosignalene i begge halvdelar av den sirkelrunde peileantenne, i en 90 graders vinkel mot peilesignalet, nesten opphevdde hverandre. M.a.o å finne minimum signalstyrke, noe som kunne svinge over 2-5 grader avhengig av værforholdene.

Stasjoneringen i Gibraltar i 1958 og senere, var i et samarbeid med A/S Em.Z. Svitzers Bjeragnings Enterprise i København og Bjeragnings og Dykeri A/B Neptun i Stockholm – i den såkalte «Middelhavsunionen».

Året etter fikk M/S «Sterkodder» base i Gibraltar da «Salvator» fikk andre oppdrag i Norge og Vesterisen i 1959. Norsk Bjeragningskompani fikk i 1960 bygget M/S «Hercules» ved Mjellem & Karlsen. Dette skipet var større og med sterkere maskin og overtok i perioder stasjoneringen i Gibraltar.

Den 26/7 gikk «Salvator» fra Gibraltar til Kapp-Verde øyene til liberiaskipet D/S «Arsena» på 7236 brt. Skipet som bad om hjelp hadde grunnstøtt med en last av mangankis. Etter en ukes arbeide ble havaristen tettet, lenset og brakt flott og slept til Dakar.

Den 12/9 samme året gikk kursen igjen ut i Atlanteren til M/S «Fraviso» av Amsterdam på 2300 brt. Fullastet med bananer og som trengte slep på grunn av motorproblemer. Sleppe gikk problemfritt inn til nærmeste havn som var Funchal på Madeira.

Høsten 1959 var «Salvator» stasjonert i Moss, og det var i begynnelsen av desember at det oppstod et voldsomt uvær i Nordsjøen, der flere skip bad om hjelp – bl.a. også det islandske skipet «Bjarnarøy». «Salvator» hadde kurs mot det, men fikk kontraordre da dette skipet i mellomtid fikk hjelp av en islandsk tråler som lå nærmere.

Radiotelegrafisten oppfanget da nødsignalene fra det tyske lasteskipet «Eschersheim» som hadde fått knekket rorledningen og var i drift ca 100 nautiske mil vest av Farsund.

Før redningsentralene ble opprettet, var det nærmeste kystradiostasjon som ledet den maritime nødtrafikken, og det var Farsund radio-LGZ, som koordinerte nødsambandet denne gang, som foregikk på telegrafi. «Salvator» brukte sitt eget kallesignal LNRC og innledet hvert annrop med SOS og det ble opprettet direkte radiokontakt via morsenøkkelen mellom bergingsskipet og havaristen.

Ved hjelp av gjentatte radiopeilinger fra «Salvator» kom skipet i sikte omkring midnatt, og det lyktes noen timer senere, da litt dagslys kom, å få skutt en line ombord i havaristen. Det var dykker John Fylling som i det andre forsøket fikk «fast fisk» ved å fyre av harpungeværet godt opp mot stormkastene og beregne avdriften. Den tykke slepetrossen kunne så hales og festes, og slepet mot Stavanger kunne begynne. Med en slepetrosse på 300 favner ute, noe som var nødvendig pga. svær sjø, gikk slepet med en fart av 7 mil, da havartisten delvis kunne hjelpe til med egen maskin. Vindstyrken gikk etter hvert ned til liten storm.

Før slike berginger ble satt igang, ble det over radio telegrafisk sendt til skipets kaptein; «Do you accept Lloyds Open Form of Salvage Agreement – No cure no pay?»

Det var en standar form som var godt kjent og ble nesten alltid akseptert. Slik også i dette tilfelle. Ved beregning av bergingsoppgjør ble verdien av skip og eventuelt last som ble berget tatt i betraktning og om faren var stor for at dette kunne gå tapt. Videre vansklighetsgraden av bergingen og den eventuelle fare for folk og skip hadde vært utsatt for under redningsarbeidet.

Var situasjonen og forholdene slik at bergingen mislykkes eller ikke kunne igangsettes, tilfalt det heller ikke noe til bergingsselskapet dersom ikke andre betingelser var avtalt.

Det var i det samme orkanaktige uværet den 9. og 10. desember at D/S «Elfrida», som tilhørte Backhes rederi i Trondheim, forliste. Skipet kom fra Russland og hadde hatt kurs langs norskekysten. I radiosamtale med inspektør Solheim i Norsk Bjergningskompagni, sammenlignet kaptein Trygve Gaasø på «Salvator» det med uværet i Nordsjøen i 1937 da «Trym» og «Karnt» gikk ned.

«Elfrida»s oppgitte posisjon var imidlertid for langt unna «Salvator» som hadde gitt kvitering over radioen for nødmeldingen fra «Eshersheim», og hadde kurs mot denne. Andre skip låg nærmere.

Men telegrafisten på «Salvator» kunne samtidig hele tiden følge nødsignalene fra dette skip til litt over midnatt, da skipets kaptein meddelte at mannskapet ville låre livbåtene i stormen, selv om situasjonen må ha vært nærmest håpløs.

Kaptein Breivik, som var fra Fana, var for øvrig bror til alle sjøfolks «tante Klara» Breivik, ved sjømannskirken i New York.

Da M/S «Buffalo» som hadde kontakt med havaristen kom fram et par timer senere, lå skipet med kjølen i været og sank senere. Et par livbåter lå like ved også de med kjølen i været, men ingen tegn til liv.

Imidlertid hadde «Elfrida» i den første SOS melding oppgitt feil posisjon, noe som sterkt forsinket søket etter havaristen.

Kaptein Vilhelm Gulbransen på «Buffalo» uttalte i den forbindelse til Rogalands avis; «Hvis vi hadde fått riktig posisjon da vi fikk de første nødsignalene, ville vi under alle omstendigheter nådd frem tidligere. Men dermed vil jeg ikke ha sagt noe om sjansene til å redde mannskapet i det forferdlige uværet».

I Vesterisen 1959.

«Salvator» hadde fra 1955 kontrakt med staten v/Fiskeridirektoratet med oppdrag som hjelpeskip i Vestisen for selfangstskutene i selfangstsesongen, fra slutten av mars til mai måned. I kontrakten var også medtatt isbryting på Oslofjorden om vinteren dersom isforholdene hindret skipstrafikken.

Ishavsskutene kom fra Møre og Troms som hadde lange tradisjoner med denne type fangst. Det var en stor selfanger flåte som hvert år i slutten av mars måned dro ut fra Norge. Året før, i 1958, dro 22 skuter fra Nord-Norge med 300 mann og 19 skuter fra Sunnmøre med 400 mann til Vestisen for å ta del i selfangsten.

«Salvator» var godt utstyrt for slik tjeneste og hadde et helikopter festet på en oppbygd plattform akter, med to flygere til bemanning. I tillegg var det med lege slik at legehjelp kunne ytes til skuter som ofte lå langt inne i havisen under fangsten. To radiotelegrafister sørget for kontinuerlig døgnvakt i radiostasjonen. Dykker var John Fylling fra Møre, og den andre radiotelegrafisten var Martin Hesthag fra Arendal.

Matrosene var Olav Stien og Olav Kallestad fra Askøy og Sotra, i tillegg til Leidulf Standal fra Sunnfjord. Alle erfarne sjøfolk. Bertheussen var lettmatros og var fra Lødingen. I maskinen avløste Alf Ahlsen Sigvart Hjelmås som sjef og med Harald Johansen som 2. maskinist. Oljefyrbøterne Marcelino Duarte og Sameiro var fra Portugal, i tillegg til Moreno som var spansk. I byssen stod kokk Bernhard Sahr fra Laksevåg og Johan Hilland fra Bergen som stuert. Skipsfører var Reidar Emblem med mangeårig fartstid i Norsk Bjergningskompagni, avløst sommaren 1959 av Trygve Gaasø fra Hareid.

Islosen som var med het for øvrig Olsen. En erfaren ishavsfarer fra Troms, og han satt som oftes oppe i utkikstønna og gav styreanvisninger for navigeringen fremover i isråkene.

Det var en kald og hustrig jobb i tønner der oppe i mastren, ofte ned mot 30 kuldegrader. Fra Fiskeridepartementet var også fiskerikonsulent Birger Rasmussen med som observatør på toktet til Vestisen.

«Salvator» som var isforsterket kunne klare 35-40 cm tykk is under jevn fart. Men ved 50 cm stålis stoppet det opp. Skipet måtte da ramme, dvs. bakke et par skipslengder, og gi fart forover igjen og brøt så råker på 100 meter i ca 12 meters bredde.



Vesterisen 1969. «Polhavet» får hjelp med «Salvator» til å reparere skader i ishuda.

Vestisen er havområdet med is og åpne råker nord for Island og mellom Grønland og Jan Mayen, og er bl.a. det området selarten Klappmyss og Grønlandssel søker til for å yngle. Tidligere har mange skuter forlist i dette området under uvær og når det har oppstått drift og skruing i ismassene. Selv om skutene kunne bruke dynamitt for å sprengne isen slik at de kunne komme løs fra favntaket, var det ikke alltid det hjalp dersom isen var for kompakt.

Sel så en ikke så meget til i det farvannet som ble patruljert. Men en dag kom en morløs selunge, av arten som kalles Blueback, opp langs skutensiden. I mangel av skipshund ble den tatt ombord og stelt med, til vi en tid senere måtte slippe den ut på isen igjen, i håp om at den ville klare seg.

I isen oppstod det iblandt også skader på skutenes propeller og ror. Dette var også tilfelle i sesongen 1959. I slike tilfeller gikk «Salvators» dykker ned og fikk reparert skadene i den utstrekning skutene hadde reservedeler til dette.

Selfangeren «Sælfisk» fra Tromsø befant seg i april dette året i isen nordvest for Island da ismassene kom i bevegelse og råken ble klemt sammen om skuten. Da ispresset økte begynte

spantene og gi etter, men skipper Kåre Pedersen fikk sendt ut nødmelding om hjelp og denne ble straks oppfanget i «Salvator»s radiostasjon. Disse skutene har små telefoni sendere og må kalle MAYDAY på nødfrekvensen 2182 khz før selve nødmeldingen, med opplysning om skipsnavn og posisjon etc. «Salvator», som hadde isforsterket hud, brøt seg inn i isen mot havaristen så langt som mulig og det tiden tillot, før båtsmann Alfred Rørdal og et par andre gikk ut på isen i retning «Sælfisk» og dets mannskap som hurtig måtte forlate skuten. Fangstfolkene fikk berget med seg det de kunne bære av utstyr og det viktigste av eiendeler, og lede der nødstedte mannskap over isen til bergingsskipet.

På «Salvator» var det satt opp en kraftig lyskaster som lyste mot horisonten og det kunne mannskapene på isen skimte i det fjerne. I tillegg var det lagt ut synlige merker langs ruten på isen for sikrere retrett tilbake til skipet. Heldigvis slakket havisen ikke opp, med opne råker og farlige situasjoner, og etter et par timers marsj kom alle velberget tilbake til bergingsskipet. Men «Sælfisk» ble skrudd ned i isen.

«Salvator» satte deretter kurs for Akureiri på Island der mannskapet ble satt i land, og etter bunkring gikk turen tilbake til hjelpetenesten i Vestisen.

Da helikopteret en dag i april skulle ta en tur over ismarkene sammen med en av telegrafistene og samtidig prøve ut radioforbindelsen til skipet, oppdaget flygeren isdannelse på rotorbladene. Dette kunne skje ved en kombinasjon av luftfuktighet og kuldegrader. Over radio gav kaptein Emblem straks ordre om retur til skipet. Noen risiko ville han ikke ta.

«Salvator» var utstyrt med en sterk mellom og kortbølgesender, og det meste av radiotrafikken fra Norge over Tromsø og Bodø kystradiostasjoner, ble formidlet via «Salvator»s radiostasjon til selfangstflåten. Dette kunne være radiomeldinger til mannskapene på ishavsskutene, eller melding fra skutene til rederne om oppnådd fangst.

De telegrammer som var mottatt i transitt ved skipets radiostasjon ble videresendt på et avtalt fast klokkeslett på dagen, etter at trafikklisten til de skuter det var meldinger til, var kringkastet på kallefrekvensen for telegrafi 2182 khz.

Deretter ble det skiftet over til skipets arbeidsfrekvens for avvikling av radiotrafikken og de aktuelle skuter kvitterte så for de telegrammer som ble formidlet. Samtidig kunne «Salvator» motta eventuelle meldinger i transitt fra skutene.

Flere ganger om dagen ble kystradiostasjonens trafikk lister tatt i mot i tillegg til værmeldinger og eventuelle navigasjonsvarsler. Radiosambandet gikk for det meste på morse-telegrafi via Bodø Radio-LGP, Florø Radio-LGL og Bergen Radio-LGN og en gang i blant ble Jan Mayen Radio med kallesignal LMJ kontaktet. Rogaland Radio var ennå ikke i 1959 operativ.

Når selfangerne kom over et selkast på isen, ble skipsradioen helst ikke benyttet da alle mann var opptatt med fangst. Om radioen likevel måtte nyttes, kunne skutenes posisjon peiles inn av andre selfangstskuter. Dette var naturligvis ikke alltid ønsket.

I året 1959 var «Salvator» involvert i to større redningsoperasjoner: Bergingen av lasteskipet «Eshersheim» med mannskap i desember, og redningen av mannskapet på «Sælfisk» i Vestisen i april samme år.

Og annen assistanse som ble mulig ved hjelp av radiokommunikasjon på nødkanalene på mellombølge og kortbølgefrequensene. Norsk Bjergningskompagni AS som hadde kai plass og lager ved Georgernes Verft i Bergen, eksisterer ikke lenger. På Bergens Sjøfartsmuseum er det modeller av flere av selskapets bergingsbåter, i tillegg til montre som eksponerer hvordan vanskelige bergingsoperasjoner foregår. Museet har også på maritime familiedager hatt utstilt en panserdykkerdrakt som kunne brukes ned til 150 meters dyp.

Bergingsskipet «Salvator» LNRC var sist i teneste som «Koral» hos Polaris Towage Co.Ltd. I Valetta, Malta i 1984. Hun endte sine dager hos opphuggerne på Gadani Beach i 1986 etter 37 års bergingsteneste på flere hav. Radiotrafikken foregår i dag, i tillegg til vanlig VHF samband, ofte via geostasjonære satellitter (Inmarsat) med selektive oppkallsystemer. I nødsamband brukes, i tillegg til VHF kanal 16, det satellittbaserte GMDSS (Global maritime distress and safety system).

Telegrafnøkkelens stakkato signaler er nå forstummet i den maritime mobile radiotenesten. Og yrket som radiotelegrafist som varte i bortimot et sekel, er nå også historie.

Svein Mogens Olsen

Radiotelegrafist på bergingsskipet «Salvator»

Kilder: Egne opplevelser
Båtsmann Alfred Rørdal
Rogalands Avis 11/12-59
«Av bjergningsvesevets historie» manuskript v/T.Wikborg

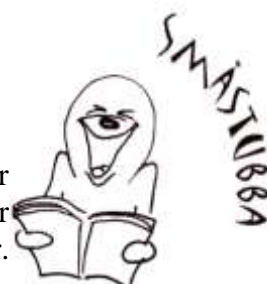
Tekniske data:

S Salvage Vessel, Moss Værft & Dokk AS, Moss
579 TBR. - 190 NRT
4 syl compound dampmaskin på 1332 IHK.
167,2' – 29,7' – 16,3'

Desember 1948: LNRC - «Salvator», Norsk Bjergningskompagni A/S, Bergen
1967: Dampmaskinen utskiftet med dieselmotor.
Blackstone & Co. Ltd, Stamford
3 x 4T 8 syl diesel gearet til akslen. 3000 BHK, 561 TBR – 165 NRT
1980: LNRC «Piscator»
K/S A/S Andenesship (Fekete & Co. A/S), Tønsberg.
1981. 9HQV «Piscator»
Transocean Towage Co. Ltd, Valletta, Malta.
1984: 9HQV «Koral»
Polaris Towage Co. Ltd, Valletta, Malta
1986: Opphugget på Gadani Beach

Lampekuppelen.

I ishavstida var det mykje liv og røre i Brandal.. Ved kaiene og i bøyer ut for land låg skutene når dei ikkje var på fangst. Og der var fabrikkar og motorverkstad, fleire daglegvarebutikkar, bakar, skomakar og slaktar. Folk kom langveges frå for å få seg arbeid på land eller sjø.



Ein dag i den tida var det ein kar som arbeidde på ein verkstad i bygda som var uheldig og fekk seg ein kakk i hovudet slik at han svimte av og vart liggande på sementgolvet. Dei andre visste ikkje heilt kva dei skulle gjere, heilt til sjefen kom på at han hadde ei flaske

cognac på kontoret. Han sprang stad og henta flaska, men kom så på at han hadde ikkje glas. Då gjorde han seg ikkje meir føre enn at han skrudde ned lampekuppelen i taket og slo i ein stiv dram, heldt opp hovudet på karen som hadde livna litt til, og let han drikke. Han smatta og kom seg straks litt til. - Vi får vel gi han ein kuppel til, sa sjefen. Og pasienten sa ikkje nei takk. Etter ei stund kørde dei mannen heim til kona slik at han skulle få litt ro etter uhellet. Om ettermiddagen ringde sjefen heim og ville vite korleis det gjekk. - Jau, det står no bra til med han, sa kona, men eg lure no på kva dokke he gjort med 'nå, for han vil berre danse!

Forlist på første fangsttur.

Av Magnus Sefland

Eit spørsmål frå Nord-Norge om fangstfartøyet Fryser I førte til litt leiting i skutepapir. Fryser I forliste på sin første og einaste fangsttur. Leitinga førte også til litt vidare tankeverksemd: Var det fleire fangstskuter som fekk same lagnad? Var det fleire skuter som forliste på første tur og sette spor etter seg i ishavshistoria utan å ha kome heim igjen med eit einaste skinn? Her er omtale av nokre skuter som fekk slik lagnad.

Fryser I: Fryser I var neppe tenkt til ishavsdrift ved bygginga. Båten vart bygt av tre ved Knut Skaaluren sitt skipsbyggeri i Rosendal i 1901. Skaaluren bygde elles fleire seigliva ishavsskuter. Den nybygde båten var ein midtskipsbåt, i hovudfasong slik lastebåtar gjerne vart bygt på den tid. Som ny fekk båten innsett ein trippelmaskin frå Stavanger Støberi & Dok 374 ihk. Lengdemåla er i ulike oversiktar oppgitt til å ligge rundt 160-170 fot med bort i mot 560 bruttotonn. Det vil seie at skuta var på storleik med Jopeter (Polarbjørn), - dvs blant dei største ishavsskutene på Sunnmøre. Fryser I var neppe blant dei lettaste til å manøvrere i kronglete is og etter alt å dømme eit upraktisk fangstfartøy.

Båten fekk ved levering namnet Alekto og vart levert til eigarselskapet A/S Alekto i Stavanger. Dette selskapet hadde hand om båten fram til 1917. Deretter tilhørde båten ei rekkje ulike eigarselskap i Oslofjord-området, mest i Tønsberg. Ei tid skifte båten eigarselskap om lag annakvart år. Bak fleire av desse selskapa ser det ut til å ha stått ein person med namnet Fridtjof Siegwarth. Om båten sitt fartsområde veit vi lite. Men den skal ha vore nytta i kolfart på Svalbard.

I 1933 vart båten overteken av Norsk Frysecompani, ved Hans Tungvaag, i Oslo og omdøpt til Fryser I. I 1934 vart båten send på selfangst i Vestisen. Det gjekk ikkje særleg bra. Etter akselbrot og tap av propellen fekk båten lekkasje. Vatnet stod over fyrdørken då mannskapet på 28 vart teke opp av Polarbjørn. Også ein del av skinnlasten vart overført frå Fryser I til Polarbjørn. Men Fryser I sakk ikkje.



«Fryser 1», nr 3 frå venstre, er forleten men sikk ikkje. Dei andre skutene her er «Grande», «Polhavet» og «Kvitungen»

Fleire skuter på feltet vurderte sleping av den forlatne skuta. Koppernæs-skutene Søndmøringen, Skansen og Rundøy gjorde alvor av det og tok Fryser I på slep heimover. Ut gjennom isen bauga Skansen råk, Rundøy slepte og Søndmøringen kom etter. Eit stykke sør for Jan Mayen stakk Fryser I baugen ned og forsvann for godt 18. april 1934. (Som ein hypotese kan ein tenkje seg at lekkasjen kan ha vorte sånn bort i mot tetta av issørpe så lenge skuta låg i islagt farvatn. Men då skuta kom ut open sjø og mildare vatn, kan issørpa ha smelta og opna lekkasjen igjen) (Landmark: Personleg fråsegn; Fartøyregister; Skipet nr 1 – 2002).

Norrøna: Første forlis i denne kategorien (ishavsfartøy som forliste på første fangsttur) som vi kjenner til gjaldt seglfartøyet Norrøna i 1901. I 1890-åra kjøpte Lauritz A. Devold frå Ålesund og Rasmus Rasmussen frå Sandøy ein framand fiskebåt som bar namnet Endeavour og som hadde fiska på vestlandskysten – med heller dårleg resultat. Heller ikkje dei to fekk det forretningsmessige til å gå i hop. Devold overtok båten og gjekk i kompaniskap med Mikal Landmark og Ragnvald Abrahamsen. (Den siste var sammemnd med skipperen på Vesleper, seinare Norvegia og Kvitøy. Ein har vel grunn til å rekne med at det var ein og same person). Dei nye eigarane bygde om båten og rusta han ut for ishavsfangst. Dei endra også namnet til Norrøna. I april 1901 segla skuta til fangst i Vestisen og ved kysten av Nordaust-Grønland. Norrøna var bygt i tre og hadde måla 62 fot / 49 brt. Skuta hadde eit mannskap på tretten, partseigarane Landmark og Abrahamsen var høvesvis skipper og førsteskyttar. Skuta hadde berre segl til framdrift, dette var framleis nokre år før den første ishavsskuta drog ut frå Sunnmøre med maskinell framdriftshjelp.



«Norrøna»

I juli 1901 låg Norrøna i isen ved Claveringøya på Nordaust-Grønland og hadde på det tidspunkt ein god del fangst om bord. Der rauk det opp til uver, og isforholda vart vanskelege. Dei prøvde å segle seg fri frå isen. Men 19. Juli 1901 fekk Norrøna så mykje skade at ho sokk. Fleire sunnmørsskuter var i same farvatnet. Slepner fekk så mykje skade at ho var nær ved å gå same vegen, men ho greidde seg. Mannskapet frå Norrøna vart teke opp av Minna og Havfruen.

Ein av dei tretten om bord Norrøna var Hans Knudsen Nauste frå Eresfjord. Han skreiv ei vise om reisa og forliset med Norrøna: Ishavsvisen ('Med lengsel vil jeg fremføre'). Dersom ein les første bokstav i første ord i kvart vers i visa ovanfrå og nedover, vil ein kunne lese nettopp namnet Hans Knudsen Nauste (Ottesen 1999).

Blomen: Blomen vart bygt som trekutter ved Knut Skaaluren sitt skipsbyggeri i Rosendal (same skipsbyggeri som bygde Alekto/Fryser I). Båten vart levert som seglslupp til Hans Haukaas, Fosse i Strandebarm i 1914. I 1916 vart båten overdregen til Chr. Baardsen, Stord/Haugesund.

I 1920 stod båten framleis bokført med Chr. Baardsen, Stord, som eigar. Ved innføringa av fiskerimerkeordninga fekk Blomen fiskerimerket T 45 I, det vil seie Ibestad i Troms. På det tidspunkt – i 1920 – såg Mikal Nilssen, Hans E. Mikkelsen, Gunnar Sørensen og Mikal Pettersen, alle frå Foldvik i Gratangen, ut til å vere deltakarar i foretaket Chr. Baardsen på Stord. Gratangen var ei av dei fremste ishavsbygdene i Troms. Mikal Nilssen var ein framstående skipper og ishavsreiar i Gratangen, disponent for og/eller medeigar i ei rekkje ishavsskuter. Ei av desse var Saltdalingen, som forliste i orkan på overseglinga til Newfoundland i 1939. I same orkanen omkom skipper og reiar Arnt Nilssen – bror til Mikal

– då Nyken forliste med heile mannskapet på atten mann. Mikal sjølv omkom i den allierte senkinga av hurtigruteskipet Irma i 1944.

Seglsluppen Blomen vart ombygd til dampskip i 1916. Skuta fekk innsett ein skotskbygd compoundmaskin på 95 ihk frå 1883. Kjelen var nybygd frå Trondhjems MV. Etter ombygging hadde fartøyet måla 83 fot / 85 brt.

Etter at Gratangs-karane kom inn i samarbeidet om Blomen, vart båten brukt til fiske, blant anna storsildfiske med snurpenot. I 1924 vart skuta pålagt ishud og rigga for ishavsdrift. Same året gjekk Blomen, med Mikal Nilssen som skipper, til Kvitsjøen på fangst. Der forliste skuta med 5200 dyr om bord. Blomen forliste eigentleg aust for Kapp Kanin – ikkje i Kvitsjø-munningen vest for Kapp Kanin, slik mannskapet trudde. Mannskapet tok seg etter mykje slit fram til eit fyr på Kapp Kanin. Der fekk dei godt stell, inntil dei vart henta av Vesleper (den seinare Norvegia og Kvitøy) (Nordanger 1980; Kristiansen 1989; Skipet nr 3 – Oktober 1992).

Herøyfjord: Under andre verdskrig fekk den tyske krigsmarine bygt nokre fartøy som var konstruert for isbryting, berging og havgåande sleping. Fartøya vart bygt av stål ved Kalnes MV i Tønsberg, Aker MV i Oslo og i Åbo i Finland. Somme av fartøya var uferdige då krigen slutta. Dei solide og velforma skroga vart i åra etter krigen ombygd og ferdigbygd til tenlege ishavsskuter for reiarar i Tromsø til bruk i fangst ved Newfoundland. Slik kom ishavsskutene Polarsirkel, Norsel, Norbjørn og Norvarg til.

Det femte av dei tyske, isgåande fartøya var Fættensfjord. Båten vart levert frå Akers MV i 1942. Båten målte 152 ft / 566 brt og hadde to dieselmotorar av fabrikatet MWM, kvar av dei på 700 hk, som framdrift. Fættensfjord vart senka i kamp på Trondheim hamn i 1943. Herøy-reiaren Rolf Ervik, som under krigen og i første åra etter krigen budde i Trondheims-området, kjøpte det senka fartøyet og fekk det reparert og ombygd. Då reparasjon/ombygging var ferdig, fekk fartøyet namnet Herøyfjord og vart nytta i kolfart på Svalbard og i transport ved gjenreisninga av det nedbrende Finnmark.

I 1949 vart Herøyfjord bortleigt til ishavsreiarlaget Brødrene Jakobsen i Tromsø til bruk i selfangst ved Newfoundland. Skipper var Guttorm Jakobsen, ein av Jakobsen-brørne. Herøyfjord viste seg som ei godt eigna skute i isen ved Newfoundland og tok storfangst på 20 000 dyr og 350 tonn spekk. Skuta hadde eit mannskap på 41 personar.

I 1949 vart gamle Polarbjørn øydelagt i ein brann på fangstfeltet, og Herøyfjord tok med Polarbjørn-mannskapet på 25 heimover. Med det var der 66 personar om bord i Herøyfjord på heimturen.

Om Herøyfjord hadde gjort det godt på fangstfeltet og teke storfangst, var skuta heller dårleg utrusta for sikring av last. På heimturen forskauv lasten seg, skuta fekk sterk slagside, og eit stykke vest for Runde måtte begge skipsmannskapa evakuerast frå skuta. Første fartøy som kom til, var lastebåten Cetus. Seinare kom ishavsskutene Brandal og Flemsøy til, dei var begge på heimtur frå selfangst i Vestisen. Dei to ishavsskutene tok opp folka, slik at *«Herøyfjord» forliser.*



alle dei 66 frå havaristen vart berga.

Blant dei som vart berga frå Herøyfjord, var Lars Petter Brandal frå Brandal, som var førstereisgut med Polarbjørn. Han fekk med seg to forlis på førstereisturen – noko som truleg er i toppklassen i sitt slag.

Også bergingsfartøyet Draugen frå Ålesund kom til. Draugen gjorde ein freistnad på å slepe havaristen etter at folka var evakuerte. Men under slepinga gjekk havaristen ned. Utviklinga i situasjonen som førte fram til forliset og bergingsaksjonen er utførleg skildra av Odd M. Heide Hansen i Ishavsskutenes historie III og Johan Ottesen i Skuter på selfangst (B. A. Brandal; K. J. Brandal; Solheim: Intervju. Hansen 2000; Ottesen 2007).

Saltdalingen - eit spesielt tilfelle: Saltdalingen vart bygt av tre av skipsbyggjar Johan Drage på Rognan og sjøsett våren 1918. Skuta fekk kutterskrog med dimensjonane ca 70 fot og vel 60 bruttotonn. Nybygget fekk innsett ein Avance glødekulemotor på 60-70 hk. Skipsbyggjar Drage og kjøpmann Næstby på Rognan stod som eigarar av skuta den første tida. Ved innføringa av systemet for fiskerimerking i 1920 fekk Saltdalingen merket N 5 SL. Saltdalingen gjorde sin første ishavstur på fangst i Stretet i 1918. Der fekk skuta skade i isen og var nær ved å bli skrudd ned. Skipper og mannskap såg seg nøydd til å forlate den skadde skuta for å kunne kome seg heim med ei anna skute, ei skute som er ukjend for oss. Skipper og mannskap rekna etter alt rimeleg skjønnt med at Saltdalingen ville søkke etter kort tid. Men den forlatne skuta var så lite skadd at ho sokk ikkje. Ålesund-skuta Vesterhavet, skipper Mikal Marø, kom over den forlatne skuta og tok henne på slep til Ålesund. Det var heilt sikkert ei stor overrasking for Saltdalingen-mannskapet då dei kom til Ålesund og fekk sjå nettopp Saltdalingen på hamna der. Vi veit ikkje om Saltdalingen hadde fangst om bord då mannskapet gjekk frå borde, heller ikkje om eventuell fangst kunne omsetjast etter at skuta var slept til hamn.

Det er havari i rettsleg forstand når mannskapet evakuerar frå eit fartøy og skipsføraren har med seg skipspapira når han går frå borde som sistemann. Dette er ikkje avhengig av om fartøyet går ned eller ikkje (Aklestad: Personleg fråsegn).

Av og til kunne dei på ishavet oppleve at skuter som hadde fått så mykje skrogskade at dei etter alt vanleg skjønnt skulle søkke, likevel ikkje gjorde det. Moglege forklaringar kunne vere at issørpe tetta lekkasje så lenge skuta flaut i kaldt vatn – eller at lekkasje vart redusert eller på det næraste stoppa ved at skrogkonstruksjonar gav seg tilbake til si naturlege stilling og form når ispresset tok slutt. I andre tilfeller kunne skadde skuter bergast ved at dei flaut av oppdrift i tome spekk tankar. Eitt eller anna slikt kunne vere grunn til at Saltdalingen ikkje sokk slik ein normalt skulle vente.

Episoden med Saltdalingen i 1918 hadde ein del trekk felles med det som hende med Jopeter av Brandal i isen ved Nordaust-Grønland i 1955. Jopeter var på det tidspunkt ikkje nokon nybegynnar på ishavet; skuta hadde då fire-fem sesongar bak seg på fangst ved Newfoundland. I 1955 gjekk Jopeter i fraktfart på Nordaust-Grønland for danske styresmakter. Skuta miste propellen og kom deretter ut i ei sterk isskruing. På grunn av skruinga oppstod det lekkasje som tilsa at skuta etter alt å dømme ville gå ned i løpet av ei veke eller to. Mannskapet gjekk om bord i andre skuter i området som naturleg nok gjerne ville kome seg ut av skruisen snarast råd. Jopeter-havariet gav grunnlag for sjøforklaring og utbetaling av trygdesummen. Det vart ikkje så lite av ein sensasjon då Jopeter vart gjenfunnen i ein fjord på Nordaust-Grønland nær eit år seinare (Olsen; Sandvik: Fråsegn i intervju).



«Jopeter» er komen heim etter eit år i Grønlands-isen.

Etter nokre eigarskifte tidleg på 1920-talet hørde Saltdalingen heime hos ishavsreiar Mikal Nilssen i Gratangen og hadde fiskeriregistreringa T 6 G. I dei åra skuta hørde heime i Gratangen gjorde ho det gjennomgåande godt både på sildefiske og selfangst. Skuta forliste - for andre og siste gong - i orkan sørvest av Island under oversegling til fangst ved Newfoundland i 1939. Mannskapet på atten mann vart teke opp av Brandal-skutene Polarbjørn og Polaris i ein dramatisk bergingsaksjon. Denne bergingsaksjonen er skildra med stor innleving av Trygve Nordanger i boka *Dramaet i Nord-Atlanteren*. Februar 1939 (Nordanger 1980; Kristiansen 1989).

Fleire? - Denne oversikten gir seg ikkje ut for å vere fullstendig. Finst det nokon blant Isflaket sine lesarar som kjenner til andre skuter med nokolunde same lagnad, så er redaksjonen interessert i nærare opplysningar.

INFORMANTAR:

Magnar Aklestad, Angell Brandal, Bernt A. Brandal, Karl J. Brandal, Lars Petter Brandal, Ingolf Duesund, Kjell Helgesen, Henrik Landmark, Johan Olsen jr, Ingolf Remø, Jarle Sandvik, Tomas Solheim.

ARKIVALIA OG LITTERATUR:

Hansen, Odd M. H.: *Ishavsskutenes historie III* (2000).

Ishavsmuseet Aarvak: *Fartøyregister*.

Kristiansen, Eivind H.: *Ishavsfart fra Gratangen og gamle Ibestad* (1989).

Nordanger, Trygve: *Dramaet i Nord-Atlanteren*. Februar 1939 (1980).

Ottesen, Johan: *Ishavsskuter* (1999).

Ottesen, Johan: *Ishavsskuter II-III* (2000-2001).

Ottesen, Johan: *Skuter på selfangst* (2007).

Skipet (Red.: Arne Ingar Tandberg). Nr 3 - Oktober 1992.
Skipet (Red.: Dag Bakka jr). Nr 1 – 2002.
Vollan, Odd: Ishavsfart (1951).

Med Signalhorn til Jan Mayen i 1961

Av Kjell Magne Yri

Eg var 17 år. Litt eventyrar, og ikkje berre bokorm. I alle fall hadde eg lese i Det Beste om ein som hadde til motto ”sei ja til eventyret”, og prøvde å ta utfordringar som baud seg. Eg bodde hos Paula og Marius Haugen på Lauvstad, for eg hadde undervist 1-3 klasse i nesten eit år om dei elementære kunstane lesing, skriving, rekning. Ein kveld viste Marius meg ein annonse: Vi søker ein matros som kan engelsk til ein ekspedisjon til Jan Mayen. Eg ringde same kvelden til Karlsens rederi i Brandal, og jobben var min. Dekksgut med opprykk til matros fordi eg kunne engelsk. Eg måtte ha vikar dei tre siste vekene av skuleåret, men eg syns det hadde vore langt nok uansett. To dagar seinare var eg om bord i Signalhorn, og arbeidde saman med Birger Brandal i det som høyrer til på dekk. I maskinen var Aschehaug, og han hadde hjelp av ein smørjar ved namn Svenning Brandal, som eg var konfirmert saman med. Han er borte nå.

På brua var den trygge Bjarte Brandal, far til Ranvei som også var medkonfirmant, og dessutan passa min gamle far på kvileheimen seinare. Johan Brandal og Helge Hareide var dei andre i mannskapet, og kokken heitte Karlsen, romsdaling.



Bjarte Brandal (tv) og Birger Brandal studerer kart.

Frå Ålesund kryssa vi Nordsjøen til Inverness i Skottland, der vi fekk om bord første pulje av ekspedisjonen, glasiologisk og geologisk, frå Birkbeck College ved London University. Det tok 3-4 dagar rett mot nord til Jan Mayen, og ekspedisjonsfolka blei sett av på to stader, den eine nær den norske vervarslingsstasjonen, den andre nokre km lenger mot nord på vestkysten av den 50 km lange øya.

Så drog selfangarskuta Signalhorn attende til Brandal, og vi hadde fri nokre dagar. Ein dag ropte mor meg inn frå slåtteteigen og sa at dagsnytt hadde meldt om ei ulukke på Jan Mayen, med nokre engelskmenn omkomne og sakna. Det måtte vere "våre" folk, og vi fekk beskjed om å møte om bord snarast, for vi skulle dit opp og hjelpe til med leitinga.

Eg var den engelskkyndige om bord, og fekk langt om lenge vite detaljane i det som hadde hendt, når Frank Fitch, ekspedisjonsleiaren, nokre veker seinare var i stand til å fortelje det.

Dei skulle flytte folk og utstyr frå første til andre stasjonen, og gjekk om bord i ein liten båt, nærast ein stor jolle, seks mann med ymse utstyr. Båten hadde to påhengsmotorar, som vel var i tyngste og kraftigaste laget for den vesle båten. Men veret var strålande svartestille. Då dei kom forbi ein større brearm som stakk ut i sjøen, bles det brått opp kraftig kastevind, og det blei krappe bølger. Dei greidde ikkje å manøvrere fort nok opp mot vinden, og velta. Alle mann i sjøen. Alle unntatt ein kunne sømje. Frank Fitch tok han på slep, men miste han. Eg trur han sa det var svogeren hans. Frank ga alle klar beskjed om at dei måtte berre gløyme alt utstyret og sømje rett mot land. Eg trur det må ha vore 1-200 meter utpå; ikkje stygglang sømjetur, men i sjø på rundt null grader, er ein ikkje noko tess lenge. Frank fortalde at han kjende seg nummen frå føtene og gradvis oppover kroppen, og hugsar ikkje meir då følelsesløysa nådde hjartet. Då kan han ikkje ha vore langt frå land, for han vakna opp i fjøresteinane, uvisst kor lenge etterpå. Då såg han verken båt eller kameratar.

Han hadde mista den eine skoen, og ettersom han måtte gå over kvass lavasand og eit langt stykke isbre, hjelpte han seg med å tulle klede rundt den skolause foten. Det er uvisst kor lenge han gjekk – halvt i ørske – før han nådde fram til vervarslinga. Og der var han ikkje mykje talfør heller, han fekk sagt slikt som accident, capsized, og så besvimte han og låg mange timar før han vakna igjen.

Folka på vervarslinga skjøna nok til å ta med tau og utstyr og setje i gang med det same. Dei greidde å følgje spora gjennom sanden og til breen, og dei fann den velta båten på stranda, men ingen folk. Så vidt eg hugsar, blei ein mann funnen drivande langt av stad retning Island etter eit par dagar, men elles ingen, trass i at fleire båtar i nærleiken hadde teke del i søk på havet. Signalhorn tok også del i leitinga då vi etter tre dagar var på plass. Vi gjekk rundt heile den nordlege delen av øya der vulkanen Beerenberg dominerer, men utan resultat.

Neste pulje av ekspedisjonsdeltakarane kom seg frå London til Ålesund utan vår hjelp, men derifrå frakta vi dei til Jan Mayen i byrjinga av juli. Nokre av dei skulle stasjonere i ei bestemt bukt, eg hugsar ingen namn. Medan Signalhorn låg for anker utpå, frakta vi folk og utstyr inn til stranda med ein livbåt. I ein pause i jobbinga tok eg ein tur åleine ut mot neset, for å leite etter garnblåser og rare ting i fjøra. Brått kjem eg over ein mann, langt frå sjøen, liggande på magen over ein stor stein. Eg ser det for meg endå. Eg sprang tilbake og fortalde det til folka, og fire mann gjekk ut for å hente han. Han blei først lagd i ei midlertidig grav, og fekk seinare ei minneplate der også namna på dei andre døde og sakna var med. Den blei festa i ein stor stein. Men familien ville ha han attende til England, så han blei flytta etter at

ekspedisjonen var over, men Signalhorn var ikkje med på det så vidt eg veit.

Under 50-årsfeiringa av konfirmasjonen lova eg Ranvei at eg skulle mimre litt frå denne turen til "Isflaket", og det vere hermed gjort.

(Forfattern vokst opp på Hareid. Han arbeider no som førsteamanuensis ved Universitetet i Oslo og er kjend for å ha omsett Det nye testamentet til det afroasiatiske språket sidaamu som



«Signalhorn».

vert snakka av knapt to millionar menneske i den sørlege delen av Etiopia. 50-årsfeiringa av konfirmasjonen som er nemnt gjekk føre seg på på Hareid hotell hausten 2008)

Adolf Hoel.

Endeleg fram frå gløymsla.

Av Finn Sindre Eliassen

Frode Skarstein: «-men så kom jo den 9. april i veien...» : Adolf Hoel. Den glemte polarpioneren. 288 s., illustrert.



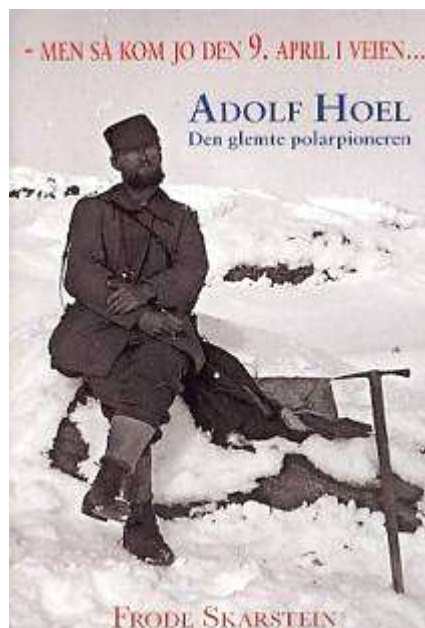
Biografien om Adolf Hoel er ikkje pikant i den moderne, marknadstilpassa stilen. Boka er herleg fri for saftige detaljar og skildring av mørklagde sidesprang. Til gjengjeld har Frode Skarstein skriva ei god og svært viktig bok som det er spennande å lese.

Målet med boka er å rette på eit openbert misforhold; nemleg at polarforskaren, aktivisten og imperialisten Adolf Hoel som spelte ei så viktig rolle i forskning og politikk i mellomkrigstida, langt på veg er ukjent for dei fleste. Vi kjenner og delvis dyrkar minnet om Nansen, Amundsen, Sverdrup og ekspedisjonane deira. Men med Adolf Hoel er det annleis. Han gjennomførte – som Skarstein peiker på – heller ingen strålande bragder. Hoel var uthaldande og einvis. Hans innsats var det livslange løpet, ikkje den spektakulære ekspedisjonen. Forklaringa på at Hoel er retusjert vekk frå historia, er naturlegvis at han sveik landet sitt under krigen.

Adolf Hoel var fødd i 1879 og vokst opp i små kår i Eidsberg i Østfold. Ikkje mykje er kjent frå dei tidlege og formande åra hans. Det er fortalt at han var ein villstyring som gut og tidleg ungdom. Men han var målmedvitent. Han ville opp og fram i livet. Han tok strøjobbar som lærar og finansierte på den måten utdanninga si ved Universitetet der han let

seg immatrikulere i 1897. Der vart han kjend med Waldemar C. Brøgger og Amund Helland, begge framtrede geologar. Det vart avgjerande for yrkesvalet hans.

Han vart stipendiat i geologi i 1911, dosent i 1919. Tidleg i det førre hundreåret var landet vårt lite undersøkt geologisk. Hoel hadde stor arbeidsevne og likte seg på feltarbeid, jamvel om det var som organisator han hadde sin store styrke. I studietida drog han drog på mange ekskursjonar i Nordland, Trøndelag og på Austlandet. Svalbard var også utforska og utnytta. I 1907 reiste han første gongen dit som deltakar på Gunnar Isachsen sin ekspedisjon. Han skulle kome til å gjere turen kvar sommar heilt fram til 1925. I dei komande åra vann han seg posisjon som ein leiande forskar på Svalbard; frå 1915 var han sjølv drivkrafta. Og for Hoel var forskning alltid berre eit middel for å leggje under seg land. Han arbeidde langsiktig. Han var aktivist, og aktivismen hans var høgt verdsett i vide krinsar. Han treivst mellom leiande juristar og politikarar. Han var røynd, og orda han vog tungt. Dei hoelske ekspedisjonane vart til sist det som skaffa Noreg suverenitet over Svalbard i 1925; nedfelt i Svalbard-avtalen frå 1920. Dette var ein stor personleg siger for Adolf Hoel. Men på dette tidspunkt var han langt på veg ferdig med Svalbard. Øygruppa var no prega av koldrift og aktivitet. Han tok til å sjå over mot Grønland.



Etter at Noreg i 1814 gjekk i union med Sverige, vart Grønland i god kolonial ånd sett på som ein del av Danmark. Mange personar og miljø her til lands hadde eit anna syn på dette. Ein av dei var Adolf Hoel; ein annan juristen Gustav Smedal. I lag med fangstmannen Hallvard Devold kom dei til å danne eit samansveisa trekløver i arbeidet med å få Nordaust-Grønland inn under norsk suverenitet. Planen var å ta eit stort område i hevd ved å bygge eit nettverk av fangsthytter for norske fangstmenn. Poenget var å halde danske pelsjegarar vekke frå felta. I lag med vitskapleg arbeid som mellom anna kartlegging, rekna dei med at dette vil skaffe aksept for eit norsk suverenitetskrav. I 1929 tok Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (NSIU) - som Hoel hadde fått oppretta året før - til å ruste ut årlege ekspedisjonar til Aust-Grønland. Den aktive og effektive Hoel var med og oppretta firmaet Arktisk Næringsdrift som organiserte arbeidet med å frakte overvintrarar og utstyr til hyttene.

Adolf Hoel fekk nærare tilknytning til ishavsmiljøa på Sunnmøre først kring 1928-29 då NSIU tok til å leige Veslekari, Polarbjørn og Sælbarden og Buskø til ekspedisjonar. Hoel var med som ekspedisjonsleiar på Veslekari i 1930 og Polarbjørn i 1931 og 1933.

I 1931 kom Hoel og Smedal til at det ville vere nyttig å okkupere område på Grønland. Sidan synspunktet ikkje fekk nødvendig støtte på politisk nivå, gjennomførte dei to kumpanane ein privat okkupasjon ved hjelp av fangstmennene som hadde slege seg ned i Myggbukta. Hoel og Smedal hadde gode politiske kontaktar og i juli 1931 lukkast det å få norske styresmakter med på ein statleg okkupasjon. Noreg gjorde offisielt krav på eit svært område av Aust-Grønland; kalla Erik Raudes Land. Ikkje uventa klaga danskane okkupasjonen inn for Haag-domstolen. Som vi veit, vart utfallet der i 1933 at den norske okkupasjonen vart kjend ugyldig. Noreg sitt krav vart blankt avvist. Grønland var dansk.

For Hoel var avgjerdsla i Haag noko nær ei personleg katastrofe. Det ligg nær å tru at den verkeleg store ulukka som råka Hoel nokre år seinare – landssviket - har sitt utspring her. Det må vere lov å tenkje slik utan å agere amatørpsykolog. Vonbrotet og raseriet han kjende over passive politikarar som ikkje tenkte nok på fedrelandet – særleg var han forbanna på J. L. Mowinckel og C.J. Hambro - førte han inn i Nasjonal Samling. Allereie hausten

1933. stod han på lista til stortingsvalet, på andre plass bak Quisling. Utetter 1930-talet arbeidde Hoel aktivt for å forme Nasjonal Samling sin politikk i polare strøk.

Den 14. januar 1939 okkuperte norske styresmakter eit enormt område i Antarktis og gav det namnet Dronning Maud Land. Hoel har fått mykje av æra for dette; om ære er det rette ordet for ein okkupasjon på andre sida av jordkloten. Han hadde gode kontaktar i Tyskland og fekk vite at eit tysk fartøy var på veg sørretter for å gjere krav på same området. Hoel orienterte så statsminister Nygaardsvold og utanriksminister Koht som handla raskt.

Det kan diskuteres i det vide og det breie om Hoel var tyskvennleg eller ikkje; om han var nazist eller ikkje; det kan spekulerast i motiva hans. Men det står fast at han trødde feil då Hitlertyskland okkuperte landet vårt. Hoel hadde partiboka i orden og vart utnemnd først til professor i 1940 og til rektor for Universitetet i 1943. Hoel kunne halde fram med si imperialistiske line i polarområda. Han - og Gustav Smedal - hadde store planar om ein hemn over danskane på Grønland; ei nyordning under tyske bajonettar. Nederlaget i Haag i 1933 var på ingen måte gløymt.

I 1941 fekk Hoel rekvirert og utrusta ishavsskuta Buskø av Ålesund - eigd av Elling Aarseth - for ein ekspedisjon til Aust-Grønland. Planen var den gamle frå ti år tilbake. Det galdt om å forske og fangste; aktivitet som skulle grunnlag for krav på norsk hevd av det gamle Erik Raudes Land. Buskø forlet Ålesund 18. august. På Grønland fekk mannskapet sett i land både folk og utstyr, men vart 12. september tekne i arrest av U.S.C.G. Northland - eit skip frå den amerikanske nordaustgrønlandspatroljen- og ført til Boston.

Hoel vart plassert på Ilebu i maidagane i 1945. Landssvikoppgjæret tok si tid. I 1949 vart så Hoel dømt 18 månaders fengsel for landssvik. Hovudpunkta i tiltalen var at han hadde late seg utnemne til rektor ved Universitetet og medlemsskapen i Nasjonal Samling. Om Hoel si ungdomstid hadde vore ei klassereise oppetter, skulle tida etter krigen bli ei reise nedetter.

Hoel miste alle sine ordenar, alle sine posisjonar, jamvel St.Olavs-ordenen som han fekk i 1938. Resten av livet brukte han nesten all si tid til å arbeide for å reinsvaske seg for landssvikstemplet. I skriftet Et oppgjør med landsmenn som kom i 1951, gjer han utførlig greie for motiva for handlingane sine under krigen.

Mot slutten av livet får han i oppdrag å skrive eit verk om Svalbards historie for Norsk Polarinstitutt. Verket kom ut i tre band først etter at Adolf Hoel døydde i 1964.

Skarstein si bok er ikkje utan lyter og manglar; det er det ikkje mange bøker som er. Det er lagt for lite vekt på korrekturlesinga. Nokre få døme: sondere er forveksla med sondre; bildekunstnaren Dagfin Werenskiold, bror av Hoel sin geologkollega og samarbeidspartnar Werner Werenskiold, har feilskrive fornamn; i litteraturoversynet er Johan Ottesen si bok Ishavsskuter III nemnd, med utgjevarstad Ullsteinvik – med to l-ar. Rektor ved Universitetet i Oslo 1945-52 var professor Otto Lous Mohr, ikkje Otto Louis Mohr, som det står på side 248.

Språkbruken kan vere sleivete. Ein stad – side 175 – omtalar Skarstein ekspedisjonfartøya som morkne skuter. Dette var i 1931. Då nytta NSIU Veslekari og Polarbjørn som ekspedisjonsfartøy. Av kommersielle ishavsfartøy fanst det vel knapt nokon i betre stand enn desse.

Av interesse for lesarar her i området vil det nok vere at Skarstein har late vere å nemne Peter S. Brandal og hans sentrale rolle i koldrifta Ny Ålesund.

På side 167 står der eit bilde av ei skute på ekspedisjon for NSIU til Nordaust-Grønland som skal vere Veslekari. Det er feil. Skuta er Polarbjørn. Detaljar i bildet fortel det: lysventil i innkledde gangar, leideren til brudekket og lehuset på bruvenga. Det kan nemnast at Veslekari dette året var på ekspedisjon for Louise Boyd.

Skutebildet av Buskø på side 224 er lite representativt for Buskø slik ho var på dei to ekspedisjonane for NSIU i 1935 og 1941 sidan det er teke etter at skuta fekk ny baug og dieselmotor på Bolsønes seinhausten 1949.

Ein kan også sakne ei meir systematisk oppnemning av ekspedisjonsfartøya. Det vert lettare å halde styr på dei ulike ekspedisjonane om ein kan knyte dei til bestemte skuter.

På side 138 operer Skarstein med feil årstal for opprettinga av Myggbukta radio. Stasjonen vart oppretta av Johan A. Olsen-ekspedisjonen med Anni I i 1922.

Tidsreferansane kan stundom vere litt springande. Her og der miste eg oversikten over tidsforløpet. Ved eitt høve stoppa eg ved ordet okkupasjon og lurte på om det var meint grønlandsokkupasjonen 1931-33 eller den tyske okkupasjonen av Noreg nokre år seinare. Hoel var involvert i begge.

Til slutt på den negative sida: Skarstein vekslar mellom preteritum og historisk presens i framstillinga utan at eg greier å sjå noko system i det. Ein kan spørje kor vellukka bruken av historisk presens eigentleg er.

Men tilbake til det vesentlege og positive. Det er prinsipielt feil å skrive historia slik at problematiske personar og handlingar vert enten utelatne eller skrivne om i taktisk lei. Ein slik praksis gjer oss dårligare i stand til å forstå historia. Vi sprellar i garnet. Det er nødvendig med opne perspektiv bakover om vi skal handtere notida og framtida. Det er dette som gjer denne boka som Frode Skarstein har skrive, så viktig.

Finn Sindre Eliassen

Arktiske mysterier.

Av Hallvard Holm

I ISFLAKET nr. 4/2008 gjev Per Johnson oss eit spennende samandrag av det som hende Danmarkeekspedisjonen 1906 – 1908, og han skildrar det heile med innleving gjennom brillene til ein som har stor kunnskap og lang erfaring frå Arktis. I hundre år har det vore spekulert på kva som hende Ludvig Mylius-Erichsen, N.P.Høegh Hagen og Jørgen Brønlund, ein av Grønlands største søner, som i dag står på sokkel utanfor ”Brættet” i Illulisat. Det har vore skrivi artiklar i fleng, og bøker, og fleire ekspedisjonar har prøvd å finne svaret. Per Johnson kan dette stoffet og han har lese bøkene, også den siste: ”Omkom 79’fjoden” av Vagn Lundbye, og han avsluttar artikkelen i ISFLAKET slik: ”Nå vet vi svaret”.

Men gjer vi no det?

Der er så mange arktiske mysterier, eventyr som har enda dramatisk utan at vi har fått vite kva som hende. Ofte fordi ingen var att som kunne fortelje eller fordi dagbøkene er ufullstendig, eller kan hende fordi det ikkje fanst noko dagbok. Eller at dei som visste ikkje ville fortelje og tok kunnskapen med seg i grava.

Men likevel. Vi grev og leitar, vi trur og vi dreg slutningar for vi vil så gjerne ha ei forklaring, ei visse.

Kva skjedde for eksempel med Franklin-ekspedisjonen som i 1845 drog ut med to skip og 129 mann for å finne Nordvestpassasjen? Ingen kom heim att. Det er greitt nok at dei fraus inne, det har så mange gjort både før og etter, men kvifor var det ingen som klarde seg? Ikkje ein! Jens Munk, som meir enn 200 år tidlegare prøvde å finne den same passasjen og som var minst like ille ute, berga seg i



alle fall heim til Danmark i lag med ein av mannskapet på 64. Mange av dei 129 mennene til Franklin hadde sikkert vore ute ei vinternatt før og opplevd både skjørbuk og anna elende. Men ingen av dei kom heimatt. Var det verkeleg slik at inuittar i området, mange år etter, såg kvite menn som var så skremmande at dei heldt seg unna og ikkje våga å gje dei hjelp?

Sir John Franklin 1786-1845

Kva døydde dei av alle dei 17 i Svenskehuset på Kap Thorsen på Spitsbergen vinteren 1872 – 1873? Ein etter ein strauk dei med sjøl om dei hadde meir enn nok mat. Dei var nok svekka av dårleg kosthald om bord i fangstskutene før dei forliste og av ein lang og slitsam rotur, men likevel er det underleg at alle skulle døy etter at dei kom seg godt i hus. Var det ein kombinasjon av den skremmande skjørbuken og blyforgifting frå all den gode og lett tilgjengelege svenske hermetikken som tok knekken på dei, ein etter ein, slik som dei siste granskingane synest å vise og som dr. Nils O. Alm gissa på for mange år sidan? Korleis hadde dei det den lange vinteren med døden rundt seg på alle kantar? Dagbøker fortel litt og skillingsvisa litt meir, resten kan vi berre tenkje oss. --Og framleis er det ei dyster oppleving å gå inn i dette huset.

Og kva skjedde med Eivind Astrup? Han som hadde det i seg til å verte vår aller største polarfarar, om han hadde fått leve. Han, som då han endå berre var 19 år gammal, vart plukka ut til å vere med Sir Robert Peary på den umenneskeleg slitsame første kryssinga over nordlege Grønland i 1891 -1892 for å finne ut kvar Grønland slutta? Ein "tur" på tre månader der dei, for å reise lettast mogleg, ikkje ein gong hadde med telt, men kvilte og sov under åpen himmel i det dei sto og gjekk i, i meir enn 2000 meters høgde på den uendelege og til tider stormfulle innlandsisen. Få ekspedisjonar både i nord og i sør kjem opp mot denne. Nærare 2000 km gjekk dei, på ski og til fots ved sida av hundane. Fridtjof Nansen og dei fem kameratane hans gjekk "berre" vel 600 km då dei, som dei aller første, kryssa innlandsisen mykje lenger sør, fire år tidlegare. Boka Eivind Astrup skreiv etterpå er mellom dei beste som er skrivne frå polarekspedisjonar og ein favoritt i eit kvart polarbibliotek. Men kva gjekk gale for han? Berre 24 år gammal, i romjula 1895, går han ut i vinternatta på Hjerkin, med to flasker brennevin og ei rifle. Kvifor? Og kvifor har det heilt til våre dagar, langt over hundre år etter, vore heilt stille om denne tragedien? Kven har dyssa dette ned så effektivt? Kva var det som var så fælt at vi ennå ikkje i dag kan snakke ope om det? For ein kvan veit.

Kva skjedde med Salomon August Andrée, Knut Fränkel og Nils Strindberg etter at dei hausten i 1897 kom fram til Kvitøya? Vi veit ein god del, for her har vi Andrée si dagbok. Men kva døydde dei av? Rett nok var dei, i motsetning til Nansen og Johansen, utan erfaring med å overleve i Arktis, men likevel. Kva knekte dei så kort tid etter at dei fekk fast steingrunn under føtene? Ein teori går ut på at dei døydde av trikinose, ein annan at det var kolosforgifting. Eller kan hende var det så enkelt at dei fraus i hel? Kanskje fekk dei eit skikkeleg regnver og så slo det så og seie på timen om til sprengkulde utan at dei fekk tørke kleda sine. Slike verskifte er ikkje uvanlege på Svalbard. Eit sikkert svar får vi nok aldri. Men kvifor vart det som var att av dei tre kroppane kremert så og sei med det same dei kom heim til Sverige i 1930? Utan obduksjon! Var det noko som skulle haldast løynt?

Fann dei teikn på at eit kvart hadde hendt som vi ikkje



måtte få vite noko om, for ikkje å uro ”hjälte-statusen”? *Salomon August Andrèe*

Og kva hende med Peter Tessem og Paul Knutsen då dei i 1919 forlet ”Maud” nord i Sibir og aldri nådde fram til Dickson? Dei døydde, dei og, det veit vi, men korleis og kvifor? Beina deira har ein funne, i alle høve beina etter den eine, utan at ein er heilt sikker på kven av dei. Men kva skjedde? Erfarne og sterke folk som Amundsen meinte skulle klare turen utan problem. Og likevel.

Og så det som for oss nordmenn kanskje er det største av alle polarmysterier: 18.juni 1928, då flybåten ”Latham” med fransk mannskap og Roald Amundsen om bord vart borte for alltid på veg nordover for å leite etter Umberto Nobile og folka hans. Det vart funne ein flottør og ein bensintank etter flyet, og bensintanken hadde det vore arbeidt på. Kan hende naudlanda dei på havet og kan hende vart den eine flottøren øydelagd under naudlandinga. Og så frigjorde dei ein av bensintankane og prøvde å lage ein reserveflottør av den, i eit håp om å kome seg på vengene att. Det same skal ha vore gjort ein gong i ein liknande situasjon med eit tilsvarande fly nede i Middelhavet. Er dette rett så vert tragedien berre endå større, for då må dei alle, eller i alle fall nokre av dei, hatt meir enn nok tid på seg til å vente på døden.

Der er så mange slike mysterier både i Arktis og i Antarktis, tragedier som vi truleg aldri får heilt sikre svar på. Men vi leitar vidare, fengsla av desse skjebnene.

Og kva skjedde så med Mylius Erichsen, Høegh Hagen og Jørgen Brønlund langt nord og aust på Grønland i 1908? Kva var det J.P.Koch og Tobias Gabrielsen fann då dei gjekk dei 19 ekstra kilometrane innover fjorden etter at dei hadde funne liket til Jørgen Brønlund? Kva var det dei fann eller såg der som var så fælt at dei aldri ville snakke om det? Kvifor tok dei ikkje med seg kroppane, eller i det minste steinla dei inne på land, men let dei ligge att der ute på fjordisen i visse om at når det vart varmare i veret og isen smelta så ville dei for alltid verte borte i den djupe fjorden? Og kvifor påla dei seg sjølve og alle andre som var med på ekspedisjonen ein ubryteleg lovnad om evig tystnad?

Vi får kan hende aldri vite det.

Drøbak 02.03.2009.
Hallvard Holm

Eit fotografi.

Nokre tankar etter Odd Alme sin bortgang

Odd Alme frå Brandal døydde 24.02.2009. Han vart fødd i 1930. For rundt fire år sidan vart han råka av slag og tilbrakte tida etter det for det meste på sjukeheim – lamma i eine sida, men med tankar, vilje og taleevne intakt. Sjølv i den situasjonen var han i sitt ess når han fekk fortelje om det som var hans yrke og arbeid, men også hans liv og lyst: sjøliv og fiskeri.

Odd begynte som fiskar i 1946 på Hareid-båten *Islendingen* og heldt fram på ei rekkje andre Hareid-båtar. Lengste arbeidsbolken hadde han som skipper på Ålesund-snurparen *Borgundfjord*. Etter at han slutta sjøen, brukte han mykje av tida si på garden og familien,

ikkje minst borneborna. Ein soneson var fast bestemt på at han skulle bli fiskeskipper. Det var ingen tvil om kven som var idealet.

I ishavssamanheng var Odd lengste tida med *Polarsel* som førsteskyttar, i nært og godt samarbeid med skipper Ottar M. Brandal. Det vart sju sesongar i Vestisen, to ekspedisjonsturar som styrmann på *Polarsel* til Nordaust-Grønland og fleire år som styrmann på spesialfartøyet *Elektron* – det siste blant anna på strekkjring av elektriske leidningar i fjordane på Vest-Grønland. Likevel vegra Odd seg litt mot å kalle seg ishavsmann. Han oppfatta seg sjølv først og fremst som fiskar.

Odd møtte regelmessig opp ved ishavskveldar og liknande tilskipingar på Ishavsmuseet. Eg vart fleire gonger sitjande saman med han og fekk kviskra til meg tilleggskommentarar som utfylte somt av det som vart servert frå podiet.

Sjølv om Odd eigentleg ikkje oppfatta seg som ishavsmann, kom han til å bli tidsvitne og førstehands informant om ei viktig hending i historia om norsk ishavsaktivitet. Som styrmann på *Polarsel* var han ein av svært få som var til stades då den norske radio- og meteorologistasjonen i Myggbukta vart nedlagt og det norske flagget vart firt for godt på Nordaust-Grønland i 1959.

Den norske overvintringsfangsten på Nordaust-Grønland starta i 1908 med *Floren*-ekspedisjonen, der brandalingane Severin Liavåg og Adolf Brandal var leiarar. Aktiviteten kulminerte med flaggheisinga og okkupasjonen som Hallvard Devold leidde i 1931 og dommen ved den internasjonale domstolen i Haag to år seinare. Ein av dei fem som var med på flaggheisinga i 1931 var Søren Richter, fangstmann og magister i arkeologi. På Norsk Polarinstitutt sine ekspedisjonar til Nordaust-Grønland med *Polarsel* i 1958 og 1959 var den same Richter ekspedisjonsleiar. I den funksjonen utførte han firinga av det norske flagget i Myggbukta i august 1959 – ei oppgåve som nok knuga han tungt.

På ekspedisjonsturane var det somme gonger med passasjerar, i 1959 var kjøpmann Oscar Larsen jr og lege Torbjørn Torkildsen med. Begge foreviga den historiske flaggfiringa, Larsen i ei scene på amatørfilm, Torkildsen på eit stillbilde som har vorte svært godt kjent. Dette fotografiet er gjengitt her, etter avtale med Torbjørn Torkildsen/Det Norske Svalbardselskap. Frå venstre ser ein Asbjørn Tøndel og Bjørn Hysten, som begge var telegrafistar i Myggbukta siste året stasjonen var i drift.



Flagget fires i Myggbukta 22. aug. 1959.

Foto T. Torkildsen

Vidare mot høgre ser ein John Jakobsen og Nils Aamås, som begge var matrosar på *Polarsel*. Vidare mot høgre Odd Alme, styrmann på *Polarsel*, med nedbretta vadestøvlar. Nærast flaggstonga Oscar Larsen jr. Heilt til høgre Søren Richter i det han firar flagget.

Odd Alme har fortalt at flaggfiringa på fotografiet eigentleg var ein reprise. Då Richter firte flagget første gong, gløynde han å ta av seg hatten. Han kom straks til at det verka respektlaust å ha hatten på i ei så høgtideleg stund. Derfor heiste han flagget opp igjen, tok av seg hatten og slengde den til sides, før han firte flagget for godt.

Vi lyser fred over Odd Alme sitt minne.

Magnus Sefland.

Ishavstur til New Foundland 1950

Av Hermann Bakke

Vi er i den tida på året då ishavsturane i dei gode gamle dagar stod for døra. Vesterisskutene var på storsilda endå, medan vi som skulle til New Foundland byrja å gjere klar i desse dagar.

Her eine dagen då eg foretok ein liten «kistefornøyelse» (rota i gamle ting frå kistebotnen) kom eg over ei lita brun almanakk frå 1950.

Eg har aldri vore nokon flink dagbok-skrivar, men her hadde eg faktisk skrive noko kvar dag ein heil New Foundlands-tur, så her blei dei grå hjernevinningane satt igong og minna strøynde på. Og når ein ikkje kan ta ein tur i røynda, kvifor ikkje gjere turen på minna sine vengjer? Så her vil eg ta med lesarane på ein stortur til New Foundland med M/S «Polarstar». Notata dreia seg mest om ver og vind og kor mange dyr vi tok per dag.

14.2.1950, tysdag, står det kort og godt: Byrja gjere klart til N.F i dag, til og frå Brandal-Ålesund. Klargjeringa var viktig for å få ein vellukka tur, alt måtte vere med; knivar, stål, hakapikar, dragartau, stopper og jollar, bingfjølør til roma og ikkje å forgløyme proviant til eit mannskap på over 30 mann i 2-3 månadar. To store fat med kefirmjølkk vitna om at det skulle bli mykje raspa-ball, så både sel og klappmyss måtte belage seg på mykje balle-gove på N.F – felte dette året. «Polarstar» var i tipp topp stand, landets fyrste ståselfangar som blei levert frå Skottland i 1948 var ei gjev skute, og skipper og medeigar, ishavsveteranen Kristoffer Marø, ville ha alt i skikkeleg stand. Dette var andre turen til N.F for skuta, eg var med som messegut/halvluting på fyrste turen i 1949, og då viste skuta seg å vere særns god både i sjøen og i isen. Ei kraftig maskin og eit sterkt skrov med tjukt panserstål i ishøgnd og botn gjorde at vi baua temmeleg stor is.



M/S «Polarstar»

Vi hadde det travelt den veka det tok å gjere klart, vi pendla mellom Brandal og Ålesund, men det blei og tid til å bli kjende med kvarandre. Mannskapet var frå forskjellige stader og var både veteranar og «skårungar» slik som meg. Det blei tid til ein tur på byen og ein svingom på murplattingen på sildeoljefabrikken i Brandal. Personleg utstyr var også viktig, då var det Dahle i Skansen som forsynte oss med trebotnar, vottar og islenderar, oljekle og kjeldressar. Det siste vi gjorde var og fylle vatn og olje, korrigere navigasjonsutstyr og gå over sikkerheitsutstyr.

20/2-50, mandag. Fekk brev frå J., kan det ha vore litt romantikk?

21/2-50, tysdag. Gjekk frå Norge, var bra ver, men friska på ut i sjøen.

22/2-50, onsdag. Stiv kuling, går med sakte fart, slingring og sjøverk.

23/2-50, torsdag. Nådde Færøyane, fortsette gjennom, pass. Store Demon. Neste dag skriv eg: Går med 11 knops fart, fint ver.

28/2-50, tysdag. Full storm frå S.W., bakkar. Full storm i nord-Atlanteren med ei lita nedlasta skute er ikkje å spøke med, det kan vel alle mine kollegaer som har vore ute for det stadfeste.

«Polarstar» var like mykje under som over vatnet når det var på det verste, då snakkar eg om hovuddekket. Eg hugsar ei historie frå første turen min då eg var messegut, byssa på skuta var akterut og mannskaps-messa for over 20 mann låg foran under bakken. Min jobb var og bere maten frå byssa og dit fram i allt slags ver. Ein gong eg var på veg framover med to spann brennsnut så kjem der ein storbrølar og slo inn over rekka og fylte gangen, eg hadde ikkje noko val, her var det brennsnuten eller livet, så eg måtte berre la begge spanna fare og trive meg fast i rekkverket. Eg hadde full oljehyre på med sjøstøvlar og trur du ikkje at eine støvlen også for! Nei, det var sanneleg ikkje noko kjære mor å bli overhøvla av storsjøen.

1/3-50, onsdag. Nordleg bris, går med full fart, ventar å få is i morgon. Overseiling 8 ½ døgn.

2/3-50, torsdag. Fekk is i dag kl. 0630. Sterk vind frå S.W., snøkave. Letta ved middag, gjekk igjennom isen til kl 1900. Fint ver, har sett sel i vatnet.

3/3-50, fredag. Same sterke vinden, klart ver og kaldt. Byrja og gå i N.W.-leg retning kl 0700. Gjekk heile dagen, la stilt kl 1700. Skipper Marø var tidleg i tønna om morgonen, han saumfor horisonten med langkikkerten for å sjå etter sel eller opne råker. Ein erfaren mann som viste kva han arbeidde med, og kursa skuta alltid i den beste retning. Mannskapet gjorde skuta fangstklar, tok opp utstyr frå roma, spleisa dragartau, laga knivslirer. Skar inn jollane i vinsjane, ja, gjorde det som skulle gjerast etter kyndig leiing av 1. skyttar Bøe og 2. skyttar Hatlø. Begge desse heiderskarane for ut i 1939 og måtte vere ute heile krigen, så dei viste kva dei arbeidde med. Vi lytta på radioen om kva dei andre skutene prata om, Kalle Karlsen frå Halifax var ute i fly og leita etter sel, han hadde fire skuter ute etter fangst frå Canada, det var spennende kva han kunne finne, og han uderetta alle skutene og oppgav posisjon på det han observerte. Dette var ei veldig god hjelp til alle og sparte skutene for leiting og bruk av olje.

4/3-50, laurdag. Same vind, tjukk snøvkave. Gjekk litt på formiddag, klarna opp på ettermiddag. La stilt kl 1700, betre ver, ein del sel i vatnet, stor is.

6/3-50, mandag. Sterk sydleg vind, snøvkave og tung is. Har stått fast i isen fleire gongar og brukt dynamitt for å kome laus, kom ut i slakkare is, ingen sel, la stilt kl 1800. Dette tar på, vi bauar og leitar i alle retingar, tungt for skuta og spennende for oss.

7/3-50, tysdag. Heilt stilt, snøvkave, går mot nord, slakk is, lett å gå, byrja blåse på ettermiddagen.

La stilt kl 1800.

8/3-50, onsdag. Sterk vind, snøvkave. Klarna på ettermiddagen. Gått mot S.W., tung is. Sett flyet til Karlsen, ingen sel, la stilt kl 1800.

9/3-50, torsdag. Klart fint ver, går mot S.W. Sprengt eit deksel.

«Polarbjørn» har sett mykje sel på isen, håp! Karlsen melder om mykje sel, la stille kl 1900. I morgon håpar vi å finne han.



10/3-50, fredag. Tjukk snøvkave, letta og vi fikk auge på mykje sel og kom i fangst. Var på isen, tok 900 kviting og hårfaste. La stilt kl 1900. Ja, so var vi komne i fangst, spenninga og iveren var stor, det kunne vere eit blodslit, og vart det ofte, men jaktånda overvant alt, alle stod på og jobba for eit godt resultat. På NF felta med mykje stor og tung is foregjekk for det meste fangsten på isen. Her låg det store selflokkar på fleire tusen med nyfødde ungar. Det var ungane vi var først og fremst interesserte i, for pelsvare var det berre ei i veke eller to

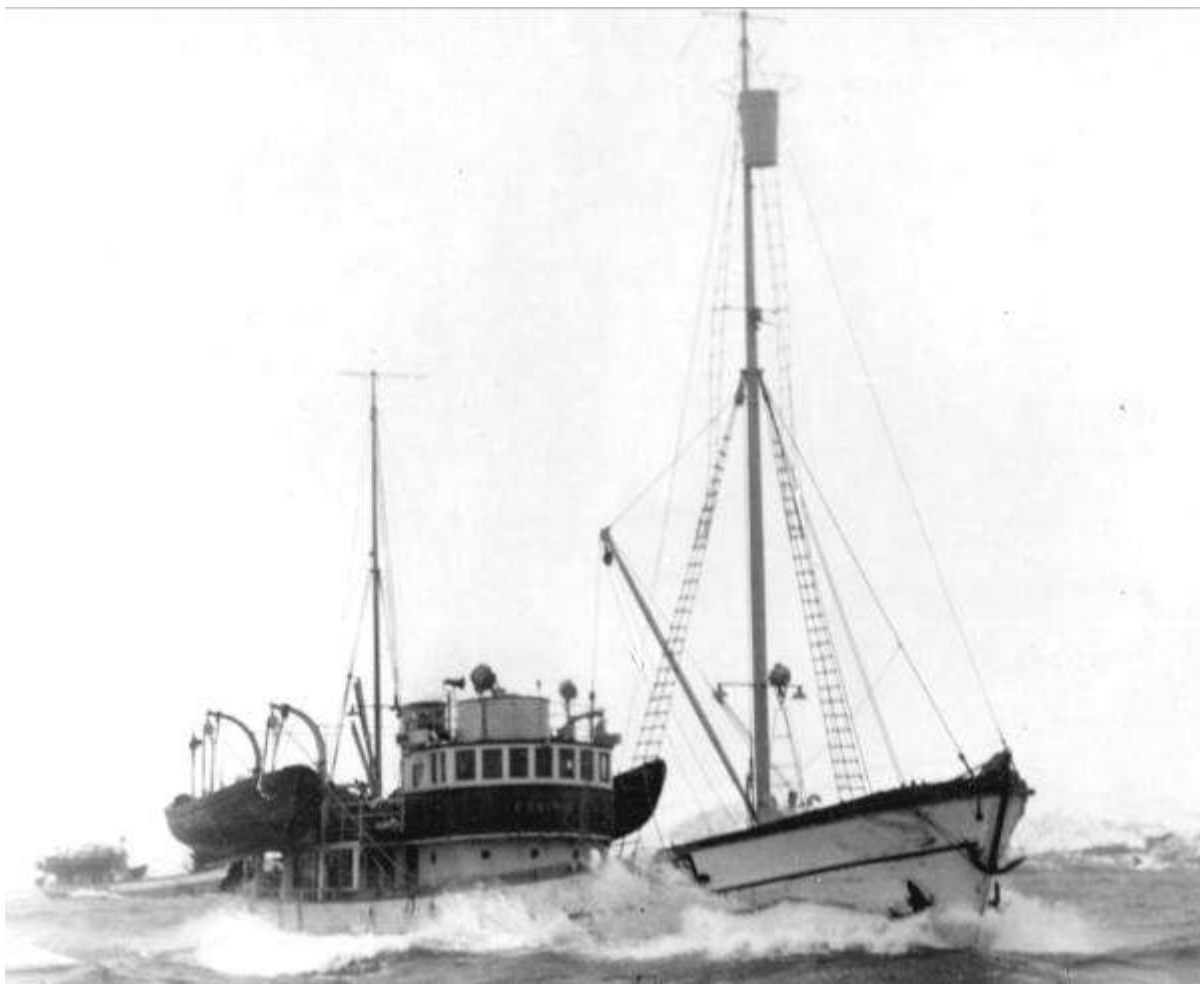
mens pelsen var hårfast, som vi kalla det. Etter tre veker vart det lurv, det vil seie at ungen byrja å røyte dei kvite pelshåra og blei seinare til korthåra gråsel, då fyrst gjekk dei i vatnet.

Eg vil sei det var eit stort eventyr og vere med på selfangst. Vi var ofte på isen frå tidleg morgon til seint på kvaeld. Vi hadde med niste som bestod av brød og kokesjokolade. Skuta baua og fylgde etter oss inn gjennom isen og jolla inn skinndungar som vi hadde fanga på isen. Om kvelden når vi kom ombord igjen i skuta og hadde fått oss eit godt varmt måltid med ball eller selbiff, så var det og arbeide med skinna som vi hadde fått ombord. Dei måtte spylast reine for blod og rankast opp langs rekka for å bli nedkjølte før vi la dei i fryseromet.

«Polarstar» var første skuta som hadde fryserom, vi kunne derfor fryse skinna med spekket på og ta det igjen når vi kom til Norge. Då var det og skille spekk og skinn i maskiner som var laga til det foremålet i Brandal. På skutene som ikkje hadde fryserom måtte dei skille skinn og spekk på gamle måten. Det vart rigga opp spesielle benkar og spekkinga foregjekk for hand. Dette var ein tidkrevjande jobb der spekket vart lagt i tankar og skinna salta og lagt i romet mellom tankane. Vi hadde tre skyttarar på «Polarstar», dei var navigatørar og fungerte som styrmenn ombord, og leia mannskapet på isen. Det måtte vere god orden på folket, for det var ofte vi kom langt bort frå skuta. Då måtte det vere samhold blandt karane, og moglegheita for å kome ombord igjen måtte passast på. Skuta kunne ofte køyre seg fast, straum og vind kunne brått skifte på og dette kunne bli farleg.

Eg hugsar ein gong dette skjedde, og vi heldt nesten på og ikkje kome oss ombord igjen. Skuta hadde køyrt fast og isen vi arbeidde på byrja å drive vekk frå skuta. Dei opna seg ei råk mellom oss som vart fort større, så her var det berre og kunde på. Vi batt saman alle dragartaua og fekk laus eit isflak som vi klarte og padle oss over på, og så hala vi flokk etter flokk over råka. I mellomtida hadde dei ombord satt ein fangstbåt på isen og var på veg og drage denne mot råka. Det gjekk godt den gongen, takka vere våre årvakne skyttar og skipper.

11/3-50, laurdag. Fint ver og god fangst, tettare is. Teke 1200 dyr i dag. «Isflora», «Polarquest» og «Eskimo» kom hit i dag. Kan sjå mykje sel fram på isen. La stilt kl 1900.



M/S «Eskimo»

12/3-50, sønadg. Bra ver, teke 1150 dyr, skinna platta i romet, ferdig kl 2200

13/3-50, mandag. Bra ver, kaldt, teke ombord 800 dyr, men har ca 1000 igjen på isen. Reknar med hittil ca 5000 til saman. La stilt kl 1930.

14/3-50, tysdag. Bra ver, teke ombord 2140 skinn, platta i romet, la stilt kl 1900.

15/3-50, onsdag. Fint ver, teke ombord 1550 skinn i dag. Her er no 8 skuter, bra med sel. (Ei spesiell bemerkning i boka: systra mi, Johanne, har bursdag i dag). Tankane gjekk ofte heimover same kor sliten ein var.

16/3-50, torsdag. Fint ver, teke 1800 dyr, bra med sel enno.

17/3-50, fredag. Mildare ver, snøkave. Teke ombord 1750 skinn, har minka med sel. Ferdig for dagen kl 2220.

18/3-50, laurdag. Dårlig ver, teke ombord 1200 skinn, ferdig for dagen kl 2230.

19/3-50, søndag. Snøstorm, dårlig ver, teke ombord 500 skinn, la stilt ved middag.

20/3-50, mandag. Fortsatt dårlig ver. Letta med middag, tok 600 dyr på ettermiddag.

21/3-50, tysdag. Sterk vind, men fint ver. Var på isen etter middag. Tok 1000 dyr, la stil kl 2100.

22/3-50, onsdag. Fint ver, vind, teke 600 dyr, la stilt kl 1630. (Har ei spesiell jente i tankane, det står i boka: J har bursdag i dag).

23/3-50, torsdag. Mildt, fint ver. Lite sel, plukka 300 dyr. La på sida med «Jopeter» og «Polarbjørn», stopp kl 1900. Vi er altså komne i det vi kallar plukkfangst. Ungane er blitt gråsel og har gått i vatnet. Dei trekker då ut mot iskanten og havet, så heretter blir det å skyte dei frå bakken. Vi må då hoppe frå skuta og ned på isflaket og drage dei ombord, eller dei

vart huka med ei troe. Etter plukkefangsten ventar vi på «gammelhunden», det vil seie når grønlandsselen legg seg opp på isen i store flokkar for å pare seg. Det skjer ca 1 måned etter at ungene er fødte.

24/3-50, fredag. Gått mot sør heile dagen. Plukka ei 50-60 dyr. Dårleg ver, ising. La stilt kl 1830.

25/3-50, laurdag. Sterk vind, ising, ligg fast, ingen fangst.

26/3-50, søndag. Slakka litt. Teke 400 dyr.

27/3-50, mandag. Sterk vind, slakk is, teke 300 dyr. Køyrd fast kl 1630.

28/3-50, tysdag. Fint ver, tett is, gått ein liten grand. Teke fire blueback, la stilt kl. 1700.

29/3-50, onsdag. Slakk is, dårleg ver med skodde og regn. 30 dyr. La stilt kl 1500.

30/3-50, torsdag. Slakk is, regn og skodde. Plukka ca 30-40 dyr, deriblandt 4-5 klappmyss. La stilt kl 1700. Det vart meldt om ein liten brann ombord i «Polarbjørn», gjekk bra.

31/3-50, fredag. Gått nordover, dårleg ver, teke ein del sel.

1/4-50, laurdag. Snudde på sør igjen. Dårleg ver, teke 30-40 dyr.

2/4-50, søndag. Dårleg ver, teke ca 60 dyr.

3/4-50, mandag. Bra ver, teke ca 70 Blueback. «Theron» har teke ca 100 gammelsel. La stilt 1830.

4/4-50, tysdag. Bra ver, slakk is, har byrja på gammelhunden. Teke 60 i dag. La stilt kl 1830.

5/4-50, onsdag. Bra ver, slakk is, teke 170 gammelhund. Kom med snøkave kl 1600, la stilt då.

6/4-50, Skjærtorsdag. Gått nordover, bra ver, ingen sel. «Theron» teke 240 gammelhund. La stilt kl 1800.

7/4-50, Langfredag. Gått nordover, fint ver, teke 60/70 dyr. La stilt kl 1830.

8/4-50, Påskeaftan. Snøstorm, gjekk litt på formiddagen, men la fort stilt.

9/4-50, 1. påskedag. Snøstorm, ligg stille og feirar påske.

10/4-50, 2. påskedag. Vart bra ver, kom bort i gammelsel, tok 1100 dyr. La stilt kl 1900. Fangning av gammelsel er spesielt, då ligg det masse sel på isen, og ein må nærme seg den varsamt. Mannskapet blir organisert i fleire flokkar som fylgjer etter ein skyttar. Skyttarane lurar seg inn på selflokken mot vinden, og mannskapet kjem avventande etter. Etterkvart som det blir skote dyr, kjem karane etter og flår dyra og dreg skinna saman i store dungar som blir merka med flagg.

11/4-50, tysdag. Har fylt begge roma og to tankar med skinn. Er ferdig og reknar med 18.500 dyr totalt. Er skodde, ferdig for dagen kl 2300.

12/4-50, onsdag. Tok farvel med dei andre skutene og byrja gå mot iskanten. La stilt kl 1900.

13/4-50, torsdag. Kom ut i open sjø, n.w.-leg kuling, er godt lasta og går med 10 knops fart.

14/4-50, fredag. Har dreia meir vestleg og spakna, går med 11 knop.

15-16/4-50, laurdag. Speilblank sjø, fin fint ver, går veldig bra.

17-18/4-50 Svak bris frå n.o, strålande ver.

19/4-50, onsdag. Nådde Færøyane i dag kl 1230. Fint ver, men dårlege meldingar. Friskna til s.w kuling om kvelden.

Ja, her har eg slutta mine dagbok-notatar, men vi kom oss vel godt heimatt til vår og fint ver, og hadde i alle fall gjort ein stortur. Det som stod att var lossing og spekking i Brandal. Viss eg ikkje hugsar mykje feil, blei det ein lott på kr. 10.000,- denne turen. Prisane var gode, og vi hadde altså ei god årslønn på 2-3 månader.



Fangsten er levert i Brandal, og her ser vi skinna blir «tromla» og rista for sagmask på «Gråbuda», buda der Ishavsmuseet held til i dag. Damene på bilde er frå venstre: Reidun Pedersen, Liv Skarbakk, Kristi Fjelle og Andrea Brandal.

Det er mykje ein kunne ha skrive om ishavet, ja, ei heil bok, trur eg. Eg var med «Polarstar» i fire år, på ekspedisjonsturar, fraktfart og fire turar til New Foundland. Det var ei prektige skute som ein blei glad i. Ho har gjort ei god teneste, og har vore ei stoltheit for den sunnmørske ishavsflåte.

Liset-Ola fortel:

Vi låg og drog torsk uti djupna ein gong. Det var fælande kor store fiskemengder det var i sjøen. Og så fullt med båt var der at kvalen dauda ned, han fekk ikkje kome opp for å puste. Båtane låg så tett at det var uråd og bruke vadbein, der var ikkje rom for det. Og veret den dagen var slik at når dei skulle kome seg innatt så hadde synnavinden vore så harde at det fanst ikkje sjø igjen i Breidsundet, det var tørt blese! Dei måtte sette frå seg båtane ut i Breidsundet ein stad, og så tok dei sjøskrinet i handa og gjekk heimatt.



Minner om fiske frå Brandal i førre århundre.

Lars O. Brandal som er født i 1862, fortel til Peter Karlson
Frå Ishavsmuseets arkiv

Fiske med Otring.

Første året eg dreiv fiske var i 1878. Eg var då med otringen til far min, Olavius Larsen Brandal. Ein slik otring var på om lag 27 alner. (frå 21 – 27) Men båtmål alna vart rekna til 21, og dei hadde tre mastre. Før mi tid brukte dei flatbrennarar. Den siste som hadde flatbrennar her var Johannes Holstad og Ole Pedersen Overå. I denne tida vart det bygt nye båtar i Bjørkedalen. Det var otringar. For kvar båt dei leverte der var det stor fest, mest som eit lite bryllup. Kjøparen kom gjerne med brennevin i fleire kaggar for å få båten så billig som mulig. Otringen var bygd som ein flatbrennar, men han hadde to mastre og bakmastra tok ein ofte ned ute på fiskefeltet. På kvar båt var det 7 mann.



I kring 1880 var det fylgjande i Brandal som var eigar av otring. Forutan Olavius L. Brandal, Petter Larsen Brandal, Johannes Pedersen Volle, Peter Pedersen Runne, Bretanus Brandal sammen med Petter Mur, Hans Johannesen Brandal, Severin Haugen sammen med Petrus Pedersen Brandal, Bernt Knutsen (Sima-Bernt), John Hansen (Plasse-Jo). Dei to siste hadde båten liggande i Furkenholmen. Dessuten hadde Rasmus Brandal (Gamle Rasmus) ein seksring.

Vi dreiv i denne tida torskefiske med garn ute i Breisundet, om lag 20 kvartmil frå Hareidlandet. Fisket byrja først i februar og slutta 25. mars. Då reiste dei leigekarane ein hadde med ofte på dagen. I torskefiske var arbeidsdagene ofte lange. Vi reiste ut kl 4 om morgenen og kom som oftast innatt langt på natta. Det meste ein hadde på ein slik tur var 700-800 torsk. Men stundom hadde vi berre 50-60. Vi salta fisken saman alle som var på same båt, og så delte vi fisken når han var saltmodig. Lutane var sjølvsagt sær variable. Ein vanleg lut var på om lag 50 våger med turka torsk. Prisen pr. vår var kr. 5,- så ein tente om lag kr. 250,- på sesongen. Mannskapet heldt garn sjølve, og kvar båt hadde 25-30 garn. Den som heldt båt fekk to lutar ekstra. Torskegarna batt vi sjølve. Vi kjøpte hamp og spann tråden. Skotet la vi også.

Etter torskefiske sette vi båtene på land til oppussing. Dei vart smurt med tjere. Det hende seg at båtene ikkje vart brukte før til hausten, men til vanleg dreiv vi også vårsildfiske. Til dette bruka vi 20-25 garn (sette garn) pr. båt. Kvar mann heldt 3-4 garn.

Stor-skøytene.

Ein kvar tok no til å skyna at dei båtene vi hadde var for små. I denne tida kom det svenskar hit på desse kantar for å fiske. Dei låg i Ålesund med skøytene sine. Fleire sunnmøringar ga seg i lag med desse svenskane og det vart kjøpt fleire av båtene deira. Såleis var Lars Bakke Brandal i eit partreiarlag som eigde svenskeskøyta "Festemøya".

I 1878 kom det til eit møte på Skarbakken i Brandal. Desse møtte: Ole J. Teigene, Peder, Elias og Johan Skarbak, Olavius L. Brandal, Petter Runne, Petter og Hans Saudebø, Leit-Ole, Ole J Brandal (Riis-Ole), Kolbein Kvitnes og Petter Bakke. Kvar skaut inn kr. 1.000,- og det vart såleis ein aksjekapital på kr. 11.000,-. Med dette vart bankfiskeskøyta "Nordeggen" bestilt med skipsbygger Hammer i Ålesund. "Nordeggen" var på 38 tonn. Johan

Pedersen Skarbak var skipper og Kolbein Kvitnes var andremann. Skuta hadde to mastre og stengrigg, og gjekk for å vere vakraste og beste siglaren på Sunnmøre. Eg var også med "Nordeggen" på første turen i 1880. Vi fekk denne vinteren 24000 torsk som vart tilverka her i Brandal. Denne fisken skulle delast på 12 mann. "Nordeggen" var partreiarlag i 2-3 år, då vart skuta seld til Emil F. Rasmussen i Ålesund, som dessutan kring 1880 hadde fått bygt tre nye sluppar til bankfiske. Det var "Bjørn" skipper Johan Skarbak Brandal, "Elieser" skipper Elias Skarbak Brandal og den tredje skuta heite "Fridtjof". I 1885 vart "Livingstone" bygd av Hammerås for Rasmusen's regning. Petter Runne Brandal vart skipper. Same året som "Livingstone" vart bygd var Severin Brandal skipper på "Elieser". Seinare kjøpte Rasmusen "Njord" frå Austlandet, skipper var Lars Brandal (Rasmus Lars). På svenskeskøyta "Ylen", eigar Rasmusen, Petter J. Mur Brandal skipper. Reiar Lauritz Madsen bygde skuta "Palander" og skipper vart Hans Johnsen Brandal. Når ein ser bort frå at Ålum-Johan var skipper på Rasmusen si skute "Nordenskjold" var det i desse 8-9 åra eg dreiv storeggfiske berre Brandalingar som var skipperar på storskøytena frå Ålesund. Dessutan bygde Brandalingane som før nemnt skøyta "Nordeggen".

På bankfiske hadde skøytena 2 skøytebåtar som var rigga med gubbe og storsegel. Gubben stod fremst i båten. Ein skøytebåt var om lag 20 fot lang men særst breid og rundbygd. Båtane var altså byrige men desto tyngre å handsame ute på havet. Det vert om lag same høvet som med dei snurpenot båtane våre fiskarar streva med i dag.

Småskøyter.

Frå 1885 og utover tok vi til å fiske på nokre mindre båtar som vart kalla små skøyter. Desse hadde to mastre. Etter at Petter Runne hadde slutta som skipper hjå Rasmusen, kjøpte han i lag med Riis-Ole små skøyta "Brødrene" på 7 ½ netto tonn. Ho lasta om lag 3500 torsk. På same tid, det var i 1886, leigde Severin Haugen ei liknande skute som heitte ????? Bernt Marø kjøpte ei skute "Abeline". Johan og Elias Skarbak kjøpte "Perlen" på 8 netto tonn. Ho forliste 11-12 mars 1886, og heile mannskapet på 9 mann omkom.

I åra utover kosta brandalingane seg fleire småskøyter. Det var: "Godø" skipper Ole P. Brandal. "Rekdalsfrua", skipper Petter J. Mur. Han vart seinare skipper på "Emil". "Brandal" skipper Lars R. Brandal, "Kvikk" skipper Rasmus R. Brandal. Seinare kosta Ole P. Brandal m/fl. Skøyta "Grei" og Petter Runne saman med Riis-Ole kosta "Petra". På same tid eigde Rasmus og Lars Brandal skøytena "Fiks" og "Trafikk". Lars O. Brandal m/fl kjøpte skøyta "Bergljot" på 18 ½ tonn. Dette var i 1889. Same året fekk Haug Severin og Rasmus Brandal (Pe-Riis) bygd "Huldra" hjå Trondsen i Fagervik. Desse småskøytena dreiv torskefiske og eggafiske. Vi hadde då byrja å bruke dorryar så smått, men dei fleste nytta likevel enno skøytebåtar. Dorryane var etter amerikansk mønster. Vi dreiv torskefiske frå tidleg i februar og utover. Det var linefiske, og her var danna egne agnlag. Skøytena låg ute heile vekene, og midt i veka kom agnbåten ut med ferskt agn. Dei fleste brandalingar handla med Koppernes i Ålesund. Der tok dei ut sine varer og leverte sine produkt. Koppernes var ein folkeleg og grei mann å ha med å gjere. Ofte kunne åringane vere dårlege og det vart gjeld hjå kjøpmannen. Men vi fekk kreditt på nytt att i von om at neste år kunne det jamna seg ut, og det synt seg i det lange løp at det ordna seg for den som ville gjere rett for seg. På små skøytena var det 7 mann, men skuta skulle ha tre lutar av fangsten.

Ny utvikling i storskøyter.

Vi gjekk ikring 1890 over til å anskaffe oss nokre større skøyter. Severin Haugen m/fl. Kjøpte "Huldra" Ho var bygd i Ålesund av skipsbygger Trondsen. "Huldra" var den første skuta, men her kom straks fleire av same slaget. Kolbein Kvitnes fekk bygd "Rolf". Også her i Brandal vart det bygd skuter. Såleis vart "Rapp" bygd på Riis-marka i 1894 av

skipsbygger Trondsen. Eigarar var Rasmus Brandal (Pe-Rasmus), Petter Bøe og Syver-Andrias. Ut gjennom åra kom andre skøyter som t.d. "Gunhild" reiar Johan H. Brandal m/fl., "Havfruen" reiar Laurits S. Brandal m/fl., "Union" reiar Ole S. Brandal, "Minna" reiar Peter S. Brandal, "Fri" v/ Andreas og Sten Røren og "Neptun" v/Peder P. Brandal. Henrik Brandal bygde sjølv kutteren "Harald" her i Brandal. Vidare kjøpte Karl M. Brandal deksskøyta "Reidulf". Gråta-Syver og eg kjøpte "Bjørnulf".



Utetter åra etter 1890 kom det fleire stor-skøyter til. Her «Gunhild» med flagget på halv stang på veg til Hareid i gravferd. Året er 1933, og det er Peter S. Brandal si gravferd. Vi kan skimte kista på romluka.

Desse skøytene var nærast storskøyter å kalle. Vi dreiv torskefiske som vanleg om våren, og det vart bruka line med 4 dorryar på kvar skøyte. Agnet fekk vi ut på feltet ein gong i veka som i småskøyte tida, og vi var faste "liggere" som ein kalla det, ute på torskebankane. Ein gong i veka gjekk vi inn med fangsten. Fisket varierte sær i desse åra, men enkelte år var fangsten pr. skøyte opptil 30.000 torsk. Dette vart rekna for godt fiske. Av fangsten var det fire lutar på skuta. Det var 12 lutamenner, kokk og to dragarar på kvar skøyte. Skuta heldt berre bøyer og endar (ilar), men kvar mann heldt sine liner. Drifta var i desse åra, i 90 åra, lønsam. I torskefiske varierte lutane våre frå 300-600 kr.

Etter torskefiske om våren, dreiv vi eggafiske etter brosme og lange. Ein slutta med dette fiske rundt 1. august. I denne tida var det mange leigdemenner frå grannebygdene som tok del i fisket på båtar herifrå. Leigdemennene bodde i privathus her i Brandal. Dei hadde fast løn, om lag kr. 80,- for sesongen. Dette var med fri kost.

Først i 1890 åra var skøytene også på makrellfiske frå august måned og utover. Dette var ved doggerbank og elles andre stadar i Nordsjøen. Fisket gjekk for seg med dorging, og vi hadde utriggarar, som ein kalla det, på båtane. Det var to til tre troer på kvar side og tre onglar på kvar taum. Ein merka det på troene når makrellen hadde bite på. Dette var eit

interessant fiske. Makrellen leverte vi i Stavanger og Haugesund og derifrå vart han eksportert til Amerika. Båtane kunne få 40-50 tønner salta makrell og det vart såleis ofte lønsame turar.

I 1902 byrja skøytene å drive med drivgarn ute i Nordsjøen. Det var Nordsjøfisket som ein seinare kalla det. Fisket varde frå august til ut i september, og gjekk føre seg ved Shetland eller doggerbank.

Etter makrell fisket eller nordsjøfisket om hausten sette vi skutene opp for å pusse til våren.

Slippsetting i Brandal

Småskøytene vart alltid satt opp her om hausten, sjølv om det berre var for vanleg oppussing. Men storskøytene hadde ein sjeldan opp. Det var når ein stor reparasjon skulle gjerast. Når vi sette opp småskøyter og storskøyter, bruka vi eit solid gangspell med to stengre. Dette vart bemanna med ein flokk folk, som fungerte som motor. Vi la ut provisorisk hælning. Småskøytene reparerte vi sjølve, men til større reparaasjonar av stor eller småskøyter måtte vi få i fagfolk oftast frå Romsdalen.

Brandal, juli 1943 Peter Karlsen

Ein sjømannssekk med historie.

Gjenstanden er ein tradisjonell sjømannssekk handsydd av seilduk med ei litt særegen historie. Sekken er laga av Mahias Nikolai Brandal ("Kina-Matias"), og truleg også litt brukt av han. Knut O. Brandal fekk seinare sekken av Mathias, og Knut brukte denne då



han reiste til Nordaust-Grønland i 1933 for å overvintre på Hoelsbu. Diverre så døde Knut i hytta på Hoelsbu den 30. september

1933. Sekken kom seinare tilbake til Hareid saman med egedelene etter Knut O. Brandal. Knut O. Brandal var gift med Karen Holm frå Hareid, tanta til Einar Knut Holm. Då Einar Knut Holm vart fødd og døypt i 1933, fekk han andrenamnet Knut etter onkelen sin, Knut O. Brandal. Einar brukte sekken i sitt vaksne liv på bl.a. ishavsturane sine, og gav den seinare til Ishavsmuseet etter at Hareid Rotary hadde bygt opp ein kopi av Hoelsbu i tredje etasjen i Ishavsmuseet. Sekken er i dag lagt ut som utstillingsgjenstand i kopien av Hoelsbu, og går inn som en del av innventaret i fangsthytta. Mathias "Kina-Matias" siglde i mange år i utanriksfart, og då særleg på Kina-kysten. Han vart difor kalla "Kina-Matias". "Kina-Matias" var ein særegen person med langt kvitt skjegg. Han var flink til å deklamere og fortelje. "Kina-Matias" budde siste åra av sin



levetid på Hareid gamle aldersheim på Grimstad i Hareid. "Kina-Matias" døde den 05.06. 1953. Knut O. Brandal var gift med Karen Holm frå Hareid. Dei var busette på Hareid, der dei leigde seg bustadrom. Knut døde i Hoelsbu på Noraust-Grønland under overvintring den 30.09. 1933.

Einar Knut Holm, er gift med Audhild Magny frå Bygstad i Sunnfjord. Einar dreiv fiske og fangst og tok m.a. styrmannskulen. Då Einar seinare blei sjuk og måtte slutte sjøen, gjekk han lærarskulen og blei adjunkt. Einar engasjerte seg også i lokalpolitikken, og var bl.a. ordførar i Hareid i tilsaman 16 år. Einar har i alle år vore samfunnsengasjert, og han var bl.a. ei periode styreformann i stiftelsen Ishavsmuseet Aarvak.

Vernebygget snart ferdig.



Vernebygget over ishavsskuta «Aarvak» er snart ferdig. Bygget har blitt noko forseinka, men no er alle entreprenørar i sluttinnspurten. Laurdag 6. juni blir det storstilt opning av bygget som har ein prislapp på 8,7 mill kr. Bygget er kledd utvendig med sinkplater og glass, og skal vere bortimot vedlikehaldsfritt. Siste halve året har det foregått mykje dugnadsarbeid på skuta, og dette held fram også mot opninga. «Aarvak» skal etter planen restaurerast litt etter kvart.

Gjennom vinteren har det også foregått ein del arbeid på museet med gjenstandar, utstillingar og ikkje minst registreringsarbeid av gjenstandar og foto. Kontor, bibliotek og arkivrom er no ferdigstilt i 4. etg.

Ny sesong nermar seg, og vi ser fram til og opne sesongen 1. mai. Fleire grupper har alt meldt seg til omvising og bespising.

Ishavsmuseets Venner heldt årsmøte 25. mars, og Arve Røyseth held fram som leiar av foreininga. Styret for 2009 ser slik ut:

Leiar	Arve Røyseth
Kasserar	Tor Riise
Medlem	Margit Skeide
Medlem	Jan Bigset
Medlem	Johan Veiseth
Vara	Roger Korsnes
Vara	Irene Johansen

Vel møtt til ny sesong på Ishavsmuseet. Søndagskafè.

Ope i mai alle dagar kl. 13-16

juni, juli og august alle dagar kl 12-17

september 13-16.

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7

Kontingenten uendra.

I denne utgåva av Isflaket ligg det ved giroblankett til årets kontingent til Ishavsmuseets Venner. På årsmøte i foreninga som nett er avholde var det forslag om og halde på same kontingent som har vore dei siste åra. Forslaget fekk fleirtal. Kontingentsatsane er då: Enkeltmedlem kr. 150,- Familiemedlem kr. 200,- og Bedrifter kr. 500,-

Kjenner du nokon som burde blitt medlem og har interesse for å motta Isflaket? Tips oss.
ishav@frisurf.no tlf 700 92 004



Alt innan gjenvinning.
6060 Hareid Tlf 700 39 400