

Sofus Jørgensens erindringer fra tiden ombord i "Polaris"

1938 - 1942

Tilrettelagt av Jostein Hovland



I 1938 mønstret jeg på "Polaris" som førsteskytter - en fin og sjøsterk skute. Den 19 februar dro vi i følge med "Polarbjørn" fra Brandal via Færøyene og nådde etter en fin overseiling isen ved New Foundland etter ti dager. Der møtte vi en del selfangere fra New Foundland, blant annet kjempen "Ungava" som på en tur tok inn 45 000 sel.

Selv hadde vi en rask og god fangst og vi hadde en fin tilbakeseiling da vi 20 april ankom til Brandal med full last, over 7 000 sel. "Polarbjørn" som var en noe større skute, hadde 10 000 sel. Dette ble starten til den norske selfangsten ved New Foundland. Samme år gikk vi senere til "Stredet" ved Grønland hvor vi også hadde meget god fangst.

1939

Da vi dette året gikk ut fra Brandal med kurs for New Foundland, visste ingen at dette skulle bli den styggeste ferd over Atlanteren som noen av oss hadde opplevd. Utenfor Stadt måtte vi reve storseilet, og nådde så greitt Færøyene etter 2½ døgn. Selv fikk jeg en gledelig melding over Ålesund Radio om at begge mine barn var i god bedring og en sten falt fra mitt hjerte. (Anne var innlagt for blindtarmsbetennelse og Hans lå på lasarettet for skarlagensfeber med nyresykdom som komplikasjon). Vi lå i havn i to døgn - men tross melding om sterk SV kuling stakk vi sammen med "Polarbjørn" til havs. Etter seks timer økte vinden til storm - senere orkan (som ikke var meldt) og vi måtte ligge på været og bakke i ca 14 dager!

Da vi var kommet ca 1000 kvartmil ut i havet, fikk vi anrop fra nordlandsskutene "Nyken" og "Saltdalingen" som lå noe vest for oss. "Saltdalingen" hadde fått slått inn rorhuset og mistet begge livbåtene. "Nyken" hadde mistet kappen forut og keisingen var løs. "Arktos" var også

med i følget, men den hadde vi ikke hørt fra på flere dager. Det viste seg at den hadde fått en brottsjø over seg som slo istykker døren til og fyllte radiohuset med sjø. Både "Polarbjørn" og vi hadde klart oss bedre, men også vi hadde våre skader som vi utbedret provisorisk.

"Polarbjørn" hadde fått radiokontakt med "Saltdalingen" men var ikke istand til å lokalisere posisjonen. Den 18 mars lokaliserte vi en del vrakgods i sjøen bak oss. "Saltdalingen" bekreftet utfra den gule fargen på bordene at disse stammet fra deres rorhus og vi dro derfor sluttsatsen at skuta lå bak - og øst for oss.

Vi begynte da å sløre unna "været". Men plutselig kommer en sjø av enorme dimensjoner mot oss bakfra. Jeg slo full stopp i maskinen - skuta reiste seg på ende og tok inn sjø over baugen. Det for gjennom meg at får vi brottsjøen inn over oss akterut, så sendes vi med baugen ned i havet og da er vi ferdige. Heldigvis brøt sjøen delvis før den nådde oss og delte seg og for fremover på begge sider av skuta og fyllte dekket med vann - dog uten å gjøre større synlig skade. Vi holdt hele tiden kontakt med "Polarbjørn" og ble enige om å ligge bakk ilag i håp om at været skulle stilne og etter seks timer løyet det noe. På det verste anslo vi de største brottsjøene til å ha en høyde på 25-30 meter.

Vel, etter å ha gått langsomt forover i ca tre timer, fikk vi øye på lyskasteren fra "Saltdalingen" som feide over horisonten i den ellers beksvarte natten. Etter ytterligere en time var vi på siden av skuta og sjøen var nå relativt rolig. "Polarbjørn" og vi klarte å sette hver sin båt på sjøen og fikk mannskapet ombord - ni mann till oss og ti til "Polarbjørn". "Saltdalingen" var et trist syn. Den lå dypt i vannet - bare en tredjedel av rorhuset var igjen. Den ene skutesida var slått inn og gapte som en hvalkjeft. Hele broen var borte og det samme gjaldt rekkverket rundt om, for å nevne noe. Skuta var i ferd med å synke.

Vi hadde kontakt med "Nyken" mens stormen enda raste på det verste. Mannskapet hadde da gitt opp og etter at skipperen fortalte at "nå rammes vi av en brottsjø" ble det stille. (Senere har det blitt fortalt meg at mannskapet sammen sang "Nærmere deg min Gud" da det plutselig ble stille. Dette skal ha vært mottatt av Bodø Radio og noen av mannskapets nærmeste skal ha mottatt sendingen med det syngende skipsmannskapet).

Etter at mannskapet på "Saltdalingen" var berget gikk sunnmørsskutene til fangstfeltet. Mannskapet fra "Saltdalingen" ble tatt inn til St. Johns av "Arktos" og senere sendt hjem til Norge. Vi hadde også dette året fin fangst og fint vær på returen over Atlanterhavet og ankom til Brandal med en fangst på ca 7 000 dyr.

1940

"Polaris" gikk ut fra Brandal den 17 februar. Vi satte kurs for Langenes på Island for å unngå tyske ubåter som vi visste opererte ved Færøyene og i Nord-Atlanteren. Deretter satte vi kurs for Kap Farvel på Grønland. Underveis kom vi opp i en sterk storm og vi måtte bakke i ca seks timer før den løyet. Vi hadde hele tiden følge med "Polarbjørn" og "Arktos" og nådde frem til isen ved Bell Island den 26 februar etter å ha passert gjennom Davidstredet.

Fangsten startet vi to dager senere og skuta var fullastet med avsluttet spekking og klar til å dra hjem på kvelden den 8. april. Den 9. april fikk vi den triste meldingen med "Quest" som ankom fra Bodø at Norge var invadert av tyske troppstyrker. Vi ble som lamslått av meldingen og var litt i villrede hva vi skulle gjøre da vi fikk telegram fra den norske konsulen i St. Johns om å gå til nærmeste allierte havn. Sammen med "Polarbjørn", "Arktos" og to nordlandsskuter gikk vi så inn til Rose Rue og losset fangsten. Deretter levde vi i uvitenhet i tre uker om hva vi skulle gjøre.

I løpet av kort tid var Northraship blitt dannet og en representant - en Devold fra Ålesund - kom over fra England med fullmakt til å disponere skutene.

1940 - 1942

I 1940 var vi en tur til Grønland for å hente noe fiskeutstyr som Solbjørgs "Eldøy" hadde med seg da den rømte over fra Norge. Vi drev også med selfangst og noe trålfiske. Frem til 1942 hadde "Polaris" diverse oppdrag med reisemål fra de Vest-indiske øyer til Nova Scotia. Dessuten hadde vi en tur nord til Resolution Island. I mai 1942 ble vi så rekvirert av den amerikanske regjeringen til å frakte ferdighus for bygging av en ny flystasjon på Grønland. Vi hadde en stopp på Labradorkysten. Der laget jeg et garn av hampetau - 1,5 favner dypt og 11 favner langt - og fikk en natt 56 digre laks i garnet. De første smakte fortreffelig, men etter hvert ble vi temmelig lei laksemiddager.

Tidlig på høsten 1942 ble vi beordret til Halifax og lite ante vi da at dette skulle bli den siste turen for "Polaris". Vi ble fullastet - for ikke å si overlastet - av flybensin i fat som var stuert sammen både under dekk og på dekk. Turen gikk gjennom St. Lawrence gulfen, ut Bell Island-stredet og opp Labradorkysten. Da vi nærmet oss Hudson-stredet måtte vi ankre opp et døgn nær land på grunn av snøstorm. Deretter gikk vi inn Hudson-stredet til Ungava Bay og opp en elv hvor vi losset noe av flybensinen ved en amerikansk flystasjon. Der hadde vi et hyggelig møte med "Polarbjørn" og mannskapet som også var der i oppdrag.

"Polaris" satte så kurs for Resolution Island. Omlag midt i Hudson-stredet hadde jeg så vidt rukket å legge meg ned på etter middag da jeg merket et kraftig rykk i skuta og en av plankene i dørken spratt opp. Stueren ropte: "Skuta brenner!", folk sprang på dekk og det sto røyk opp fra maskinrommet. Kort etter slo høye flammer opp mot himmelen og stormasta sto i brann. Båtene ble satt på vannet, men den ene fyltes fort med vann av en eller annen grunn. Selv var jeg bare i nattøy og sprang ned i lugaren for å få på meg støvler og litt yttertøy.

Da jeg så kom opp på dekk igjen, sto skuta i full brann og begge båtene var et godt stykke ifra, men den ene kom tilbake og plukket meg opp. Vi så nå at den tredje båten var delvis knust av plankestykker som hadde "torpedert" den under eksplosjonen og hele dekket med oljefat og planker var som blåst bort. De av mannskapet som lå forut var kommet balanserende på rekka og dro skinnet (huden) på leggene etter seg som nedsegne strømper.

Vi rodde så til nærmeste øy og overnattet i en berg-kløft. Neste dag fikk vi god fart på grunn av medstrøm og kom inn til en eskimoplass. Der overnattet vi i en forlatt kirke og sovnet som steiner mens en gammel eskimokone fyrte på ovnen hele natten. Neste morgen ble vi plukket opp av en amerikansk kystvaktbåt (Anm: USCGC "Bear") etter at vi hadde sendt opp røde signallys. Der fikk de som var brannskadde og vi andre god forpleining - og et grundig og herlig bad etter at vi fikk selskap med lus under vårt opphold hos eskimoene. Kapteinen var en grei kar, men var til vår alles sorg meget bestemt på at skipshunden "Kitty", som hadde fulgt oss på alle turer, den kunne vi ikke ta med oss. Men vi tigget og ba og kapteinen ga til slutt etter - og Kitty fulgte oss videre.

I neste trinn på vår ferd ble vi overflyttet til en amerikansk korvett (Anm: USCGC "Tahoma") som eskorterte fire lastebåter til Grønland. Der oppholdt vi oss noen dager ombord i en oljetanker som tjente som depotskip (Anm: M/S "Rapidan"). Den siste delen av ferden tilbake til fastlandet skjedde ombord i et gresk skip (Anm: D/S "North King") som skulle til St. Johns med en troppstyrke på 600 mann som skulle ha avløsning og hjem til jul. Kapteinen var norsk og en grei kar som vi fikk til å arrangere motorstopp slik at vi kunne tas opp av en korvett som førte oss inn til Halifax hvor vi hadde startet denne viderverdige reise med så mange skiftende hendelser. I Halifax ble det holdt sjøforklaring med Nils Jangaard som visekonsul. Vi ble innlosjert på et pensjonat som Karl Karlsen fra Brandal hadde ordnet med.

Og året etter, 1943, gikk jeg ombord i "Polarbjørn" som styrmann og den første turen gikk 3. februar i konvoi til Grønland.

---- O ----

Her slutter Sofus Jørgensen sine erindringer fra fire betydelsefulle år som førsteskytter ombord i "Polaris". Han kom ombord akkurat da skuta var ferdig etter forlenging og ombygging hos Hatlø i Ulsteinvik og han ble ombord til hun forliste. "Polaris" lå i Brandal og gjorde klart til den første New Foundlandturen 1938 da jeg møtte Sofus Jørgensen for første gang. Han var en ny bekjentskap for meg som da var seks år gammel. Sofus snakka dessuten uforfalska ålesundsdiakt - og det var også noe som var nytt og litt uvant for meg. De andre ombord som jeg kjente var min onkel, skipperen, og sturten Ingvald O. Brandal – og de var jo ekte brandalinger begge to.

Ikke visste jeg heller på den tiden at det var en meget erfaren ishavsmann som onkel Peter hadde med som førsteskytter. Sofus Jørgensen gjorde sin første ishavstur som 18-åring i 1909 hos Andreas Røren ombord i seilskuta "Fri". Turen gikk til Vesterisen og skuta innklarerte etter avslutta fangst den 12 juli med 800 sel og klappmyss. Samme dag innklarerte forresten tre skuter til : Kolbein Kvitnes med "Rolf" ; Laurits S Brandal med "Havfruen" og Jørgen Eksund med "Makrelen" Sin siste ishavstur gjorde Sofus Jørgensen 43 år senere - som skipper på "Isflora" til New Foundland i 1952 da han var 61 år.

Foreldrene til Sofus som var fra Goksøyra på Runde, skiftet navn til Jørgensen da de flyttet til Ålesund et par år før Sofus ble født. Huset deres i Ålesund sto litt øst for "Brooklyn-brua" – viadukten mellom Kirkegata og Stenvågeveien. Huset klarte seg derfor unna brannen i 1904.

Jeg har skrevet noe om "Polaris" og forliset 1942 - først på min hjemmeside og deretter i artikkelen i "Isflaket" om den amerikanske kystvaktkutteren "Bear" som var med å redde mannskapet etter forliset. Men noen ubesvarte spørsmål har hengt med hele tiden. Hvem skrev for eksempel brevet fra Kanada som kom under krigen og som informerte om at "Polaris har gått vest" og hvilke fartøy kom mannskapet ombord i etter "Bear" ? I ett forsøk på å få rens bort noen uklarheter, fikk jeg kontakt med Sofus Jørgensens sønn Hans. Hans Jørgensen og jeg var forresten klassekamerater på gymnaset i Ålesund, men deretter har våre stier ikke krysset hverandre. Hans kunne fortelle at han har noen "Erindringer fra Ishavet" som faren skrev etter krigen og vi ble enige om at det skulle være interessant med en artikkel i "Isflaket" om den delen som omfatter farens tid ombord i "Polaris".

Men samtidig hendte det meg noe otrolig - ja det virket nesten som tankeoverføring. Da jeg holdt på å redigere denne artikkelen om Sofus Jørgensen, fikk jeg en dag helt uventet epost fra Siri Lawson i USA. Hun skriver der bland mye annet at hun har lest om "Polaris" på min hjemmeside og notert mitt spørsmål om navnet på det fartøy som mannskapet fra "Polaris" ble overført til etter at de fikk førstehjelp ombord i "Bear". Det var kystvaktskipet "Tahoma" kunne Siri Lawson fortelle! Sjøforklaringen i Halifax som Sofus Jørgensen nevner, ble holdt den 18 november 1942 og den er publisert sammen med sjøforklaringer fra mange andre krigsforliste norske skip – og den publikasjonen har Siri Lawson! For tiden holder hun på å legge disse sjøforklaringene og andre opplysninger om krigsforliste norske skip ut på internett. Nå hadde hun kommet til fartøy med navn som begynte på P – mellom dem også "Polaris". Det vil føre for langt å ta med alt dette her – men som den systematiker Siri Lawson er, hadde hun søkt etter kompletterende opplysninger om "Polaris" og fant på den måten mine spørsmål.

Siri Lawsons meget verdifulle innsats kunne således gi svar på mange av de spørsmål som jeg har grublet på i mange år.

Jeg har vært spesielt interessert i å få vite navnet på "Tahoma". Onkel Peter fortalte nemlig at en av de som var mest skadet under brannen ble lagt i sykekurv ombord i "Bear". Men det holdt på å gå riktig galt ved overførselen fra "Bear" til "Tahoma". Akkurat da krenget "Tahoma" over og de fikk tak i sykekurven like før den gikk over bord.

De interessante opplysningene om "Polaris" finner du på denre delen av Siri Lawsons internetside:

<http://www.warsailors.com/singleships/polaris.html>.

De anmerkninger om skipsnavn som jeg har føyet til i Sofus Jørgensens erindringer, fins med i sjøforklaringen.

Den personlige delen av Siri Lawsons internetside finner du her:

<http://www.warsailors.com/index.html>

Av sjøforklaringen fremgår at Laurits M Brandal (*Smotte-Lall*) og Karl Larsnes Vaagen, som begge to ble hardt brannskadet under forliset, ikke kom til Halifax sammen med resten av mannskapet. De fulgte med til St Johns der begge to ble liggende lenge på sykehus før de ble utskrevet.

Dette fotoet av "Tahoma" har jeg med Siri Lawsons gode hjelp hentet i arkivet hos US Coast Guard:

http://www.uscg.mil/hq/g-cp/history/Tahoma_WPG_80.html

For den som er interessert fins i det arkivet også mange tekniske spesifikasjoner for den klassen som "Tahoma" tilhørte.



Tahoma

Ishavsskipperar frå Nordvestlandet som har ført fartøy i antarktiske farvatn.

Av Magnus Sefland

I ei tidlegare utgåve av Isflaket hadde Sigmund Bø ein oversikt over brandalsskuter som hadde segla i Antarktis. Bø nemnde knapt nok at han sjølv var skipper på ei rekkje antarktisturar. Vi har her freista å lage ein oversikt over skipperar frå nordvestre distrikt som har ført ishavsskuter og ekspedisjonsfartøy i Antarktis og tilstøytande farvatn.

NB. Vi reknar ikkje med å ha fullt oversyn, så denne framstillinga må nødvendigvis ha eit preg av å vere førebels og forsøksvis. Vi tek gjerne mot rettingar og tillegg frå lesarane.

Harald Marø

I åra 1955-58 gjennomførte britar, sørafrikanarar, australiarar og newzealendarar ein stor ekspedisjon, The Trans-Antarctic Expedition 1955-1958, i lag i samband med det internasjonale geofysiske året. Leiarar for ekspedisjonen var briten Sir Vivian Fuchs og newzealendaren Sir Edmund Hillary, - den siste mest kjend som erobraren av Mount Everest. Ekspedisjonsfartøy var *Endeavour*, *Magga Dan* og *Theron*. *Theron* tilhørde Christensen Canadian Enterprise, som var eit sameige mellom Karl Karlsen, utflytt brandaling busett i Halifax, og Thor Dahl-reiarlaget (Lars Christensen) i Sandefjord. Førar av *Theron* var Harald Marø. Han hadde med seg både Fuchs og Hillary om bord i *Theron* på deler av ekspedisjonen. Med bakgrunn frå både Brandal og Ålesund reknar vi Harald Marø som sunnmøring, sjølv om han har vore busett i Canada mykje av sitt vaksne liv.

Bernt A. Brandal

Bernt A. Brandal - "Runne-Bern" - frå Brandal førte *Polarbjørn* (2) på ekspedisjon til Antarktis i sesongen 1956/57 i samband med det internasjonale geofysiske året. *Polarbjørn* var i lag med *Polarsirkel* (1) av Tromsø, skipper John Jakobsen. Ved bunkring på Sør-Georgia fekk *Polarbjørn* brennolje av feil kvalitet, og det var maskinsjef John E. Storøy og hans folk som fekk ekstraarbeid med å overhale dyser og ventilar på deler av den lange turen. *Polarbjørn* gjekk direkte frå Antarktis til Newfoundland og tok med seg fangstsesongen 1957 før skuta kom heim til Sunnmøre.

Sigmund Bø

På nyåret 1957 fekk Karlsen-reiarlaget i Brandal overlevert *Polarhav*. Sigmund Bø frå Gursken gjekk om bord som fast skipper på nyeskuta. Etter newfoundlandsfangsten i 1957 gjekk *Polarhav* saman med *Polarsirkel* (1) av Tromsø på ein ekspedisjonstur til Antarktis for belgiske oppdragsgjevarar. Begge skutene fekk hard medfart av isen, og det finst bilete av *Polarhav* og *Polarsirkel*, der skutene vart klemde mot kvarandre i ei kraftig isskruing. I sesongen 1958/59 var *Polarhav* i Antarktis igjen for belgiarane, og Bø fekk gå nye harde kampar med isen. Den gongen fekk *Polarhav* hjelp frå ein amerikansk isbrytar for å kome ut av ei lei knipe. I 1960/61 var *Polarhav* på nytt i Antarktis på ekspedisjonsoppdrag. I 1964 gjekk Rieber og Karlsen i lag om å sende *Polarhav* på forsøksfangst etter crabeatersel i Weddelhavet. Også den gongen fekk skuta hard medfart av isen. Roret fekk skade, og då skuta kom heim og vart slippsett på Bolsønes, var Bø - etter eige utsagn - glad for at dei hadde fått roret med seg heim frå Antarktis. Bø har skrive fleire bøker av sjølvbiografisk art, og i dei er det også omtale av dei ulike antarktisturane.

Henrik Marø

Henrik Marø frå Ålesund førte *Polarbjørn* (3) (ex *Jopeter* ex *Brategg*) på ekspedisjonsturar for Norsk Polarinstitutt og sørafrikanske oppdragsgjevarar i sesongane 1958/59 og 1959/60.

På desse turane - og på mange andre turar - hadde Marø med seg Johan Olsen junior som styrmann. På antarktisturen med *Polarbjørn* (3) i 1959/60 vart ekspedisjonen som *Polarbjørn* (2) (skipper Bernt A. Brandal) og *Polarsirkel* (1) frakta sørover hausten 1956, henta heim igjen. På ein av antarktisturane vart *Polarbjørn* (3) skrudd så høgt opp at inntaket for kjølevatn til motorane vart liggande tørt. Turen i 1959/60 fekk eit tragisk forløp ved at skuta miste to mann frå mannskapet på turen. Ved eitt av dei to dødsfalla måtte skipper Marø forrette gravferd i rom sjø eit stykke sør for Bouvetøya. Henrik og Harald Marø var brør, og dei to var syskenborn til Bernt A. Brandal.

Magnar Aklestad

Magnar Aklestad frå Sæbø var med *Polarbjørn* (3) som matros på turane til Antarktis i 1958/59 og 1959/60. I 1976 fekk Rieber levert *Polarsirkel* (2) (skuta som no heiter *Polarsysse*). Aklestad gjekk om bord som skipper, og skuta gjekk inn i ekspedisjonsfart til Antarktis. Aklestad gjorde teneste på Rieber sine isgåande ekspedisjonsfartøy gjennom mange år og gjorde ei rekkje turar til Antarktis med *Polarsirkel* (2). På ein av turane hadde skuta med NRK-medarbeidar Haakon Børde. Det resulterte i både ei bok og fleire fjernsynsinnslag. Aklestad har også hatt *Polar Queen* og *Polar Duke* på turar til Antarktis. Utan om Rieber-skutene har Aklestad gjort teneste som islos på australske isbrytarar og forskingsfartøy i Antarktis. Aklestad er truleg ein av dei norske skipperane som har mest røynsle frå Antarktis. I mellom oppdraga i Antarktis har Aklestad også ført Rieber-skuter både på fangst ved Newfoundland og på ekspedisjonsoppdrag ved Grønland og Svalbard.

Peter Josvald Brandal

Som barnebarn av ishavspioneren Peter S. Brandal har Peter Josvald Brandal frå Brandal både namn og familietradisjon nært knytt til ishavsdrifta. Han starta ishavet om bord i *Polaris* (2) der faren Peter P. Brandal var skipper. Som skipper har Peter Josvald Brandal ført fleire av Rieber sine ekspedisjonsfartøy, blant andre *Polar Queen*, i Antarktis. Det var bestefar Peter S. Brandal som kjøpte den første, legendariske *Polarbjørn* til ishavsbygda. Då Rieber i 2001 fekk levert *Polarbjørn* nr 5, gjekk Peter Josvald Brandal om bord som skipper. Det er ein posisjon som han deler med Leif Magne Gaasø.

Sigvald B. Brandal

Ein annan skipper med solide familietradisjonar frå ishavsdrifta er Sigvald B. Brandal frå Brandal. Han er barnebarn av Sigvald S. Brandal - "Hau-Sigvald" -, ishavsreiar og ishavsskipper i pionergenerasjonen. Sigvald B. Brandal har vore styrmann på *Polarstar* i teneste for sysselmannen på Svalbard. Seinare var han skipper på *Polarsysse* i same tenesta. I Antarktis har han ført Rieber-skutene *Polarbjørn* (4), *Polar Duke* og *Polar Bird* på ekspedisjonsoppdrag. Sigvald B. Brandal og Peter Josvald Brandal er tremeningar.

Leif Magne Gaasø

Leif Magne Gaasø frå Ulsteinvik har i Antarktis ført *Polarbjørn* (4) for franske oppdragsgjevarar og *Polar Bird* for indiske oppdragsgjevarar. I nord har Gaasø ført *Polarsysse* i teneste for sysselmannen på Svalbard. Då Rieber i 2001 fekk levert *Polarbjørn* nr 5, gjekk Gaasø om bord som skipper. Han vekslar med Peter Josvald Brandal i tenesta som skipper der.

Karl Sanden

Karl Sanden frå Midsund har ført *Polar Duke* i Antarktis.

Arne Sandvik

Arne Sandvik frå Gursken har ført *Polar Duke* i Antarktis.

Arne Verpeide

Arne Verpeide frå Haram har ført *Polarbjørn* (4) i Antarktis.

Lidvin Larsen

Lidvin Larsen frå Moldtustranda har ført *Polar Bird* i Antarktis.

Magne Hjelle

Magne Hjelle frå Gjerdsvika har ført *Polarbjørn* (4) i Antarktis.

Kåre Torholm

Kåre Torholm frå Haram har ført eit russisk fartøy som var i Antarktis på oppdrag for indiske oppdragsgjevarar

Ishavsskipperar frå Sunnmøre som har segla ein del i Antarktis utan sjølv å ha ansvaret om bord**Einar Liavåg**

Einar Liavåg frå Brandal var matros på *Norvegia* på den fjerde og siste *Norvegia*-ekspedisjonen, dvs i 1930/31. På den ekspedisjonen segla *Norvegia* rundt heile Antarktis. Kapasitetar som Gunnar Isachsen og Hjalmar Riiser-Larsen delte leiaransvaret. Nils Larsen (sjå nedanfor) førte skuta. Einar Liavåg skal også ha vore med på Lincoln Ellsworth sin antarktisekspedisjon med *Wyatt Earp* (ex *Fanefjord*) midt på 1930-talet. Liavåg var seinare skipper på *Veslekari*. Han var elles kjend for den innsatsen han gjorde under berginga av folka frå *Saltdalingen* i Atlanterhavet i 1939.

Johan Olsen junior

Johan Olsen junior frå Ålesund var son til Johan P. K. Olsen, som var skipper på *Veslekari* i mange år. Johan Olsen junior var nærast knytt til *Jopeter/Polarbjørn*. Der gjorde han teneste som styrmann og førsteskyttar i mange år, blant anna på ekspedisjonsturane til Antarktis i 1958/59 og 1959/60. Han vikarierte også som skipper på skuta når det trongst. Blant anna førte han skuta på ekspedisjonsturen til Aust-Grønland sommaren 1958, etter at skuta hadde hatt brann i lasterommet utanfor sunnmørskysten.

Jarle Sandvik

Jarle Sandvik frå Hovdebygda var styrmann og Sigmund Bøe si høgre hand på alle turane til Antarktis med *Polarhav*. Sandvik vikarierte som skipper på *Polarhav* både på fangst ved Newfoundland og i fraktfart i europeiske farvatn. Seinare var Sandvik i mange år skipper på *Veslemari* av Vartdal.

Audun Gaarden

Audun Gaarden frå Hareid var med *Aurora* (ex *Polaris* (2)) som andrestyrmann og islos på Monica Kristensen sin sørpolsekspedisjon i 1986/87. Audun Gaarden har blant anna ført *Polarstar* både på fangst i Vestisen og i turistfart på Svalbard.

Skipperar frå andre landsdeler som har ført fartøy med nær tilknytting til Sunnmøre på oppdrag i Antarktis.

Harald Horntvedt

Harald Horntvedt - som vi trur var frå Oslofjord-området - var skipper og ekspedisjonsleiar på den første *Norvegia*-ekspedisjonen, dvs i sesongen 1927/28. På den ekspedisjonen vart Bouvetøya annektert som norsk biland. I åra 1927-31 vart det gjennomført fire ekspedisjonar i Antarktis med *Norvegia* (ex *Vesleper* (1)). Etter *Norvegia*-ekspedisjonane tilhøyrde skuta Aarseth-reiarlaget i Vartdal under namnet *Kvitøy* eit par år før ho forliste i Kvitsjøen.

Nils Larsen

Nils Larsen frå Vestfold var med som navigatør på alle fire *Norvegia*-ekspedisjonane i åra 1927-1931. På den første ekspedisjonen var han styrmann, på dei tre andre var han skipper. I sesongen 1947/48 vart *Brategg* (den seinare *Jopeter* (2) / *Polarbjørn* (3)) leigd av De norske hvalfangerselskapers forbund til ein antarktisekspedisjon for å leite etter nye kvalfangstfelt. Nils Larsen førte *Brategg* på den ekspedisjonen.

Helsing til Isflaket.

Venneforeininga for Ishavsmuseet heldt årsmøte den 10. mars, på Ishavsmuseet.

Til årsmøtet hadde vi fått Magnar Aklestad og Olav Egge til å stå for underhaldning, ei oppgåve begge løyste på ein framifrå måte.

Årsmeldinga blei godkjent utan merknad, og årsmøtet støtta innstillinga frå valnemnda til nytt styre i foreininga. Etter konstituering ser det nye styret ser slik ut:

Leiar Johan Ole Brandal, kasserar Tor Riise, sekretær Hans Petter Brandal, styremedlemer Leif Kristian Brandal og Ragnhild Overvåg. Varamenn: Ottar Brandal og Oddfrid Brandal.

Vi har fått ny redaksjon i bladet, dvs. ny samansetning og ein ny person.

Finn Sindre Eliassen er leiar, og saman med seg har han Webjørn Landmark og Havtor Hofset.

Vi ynskjer Havtor velkomen i redaksjonen for Isflaket.

I siste nummer la vi ved innbetalingsgiro for medlemskontingent i venneforeininga. Mange har nytta seg av denne, noko vi er takksame for.

Det er likevel ein del som enno ikkje har betalt, og vi bed om at dei som set pris på foreininga sitt arbeid, betaler med det første.

Den årlige grillfesten blir i år 13. august, og vi vonar mange møter.

Av dugnadsarbeid som vi har tenkt å gjere i år er tillaging av området ovanfor Aarvak, med stelling av området, samt oppsetting av natursteinmur.

Foreininga har også i år fått i stand ei vaskeliste for museet for sesongen. Vi takkar alle som har sagt seg villige til å vere med på dette viktige dugnadsarbeidet.

Til hausten har vi planar om å få i stand ei "syng med oss" samling på museet. Det trur vi blir kjekt, dersom vi får det på plass.

Med dette takkar eg for meg i denne omgang, med ynskje om ein god summer til alle.

Brandal 27.05.04

Johan Ole Brandal

Formann i Ishavsmuseets Venner

Eit godt år.

Av Helge Ødegård.

Vi har året 1936, skuta er "Polhavet". Sildefisket var brukbart. Full fangst vart det og i Vesterisen og Stredet. Eg har historia frå to stykke, det er Johannes og Martin. I Vesterisen var "Polhavet" saman med fleire skuter på leiting etter fangst. Ein dag hadde skipperen på "Polhavet" og skipperen på "Kvitungen" sett teikn til eit klappmysskast. Dei la stilt om kvelden som vanleg var. Men då det vart mørkt slekte dei alle lys og gjekk mot kastet. Her er det eit lite avvik mellom det dei to fortel. Martin fortel at "Grande" var med inn til kastet. Johannes meiner at det var berre "Polhavet" og "Kvitungen" som lurte seg av garde i mørket. Men at alle lys var sløkte om bord og dei gjekk mot kastet i mørket er begge samde om.

Fangsten låg tett, første dagen vart det hard jobbing. Dei flådde på isen og jolla skinna om bord. Tal på fangsten første dagen har eg ikkje. Men hadde dei mellom 800 og 1000 dyr, vil eg sei at dei hadde ein god dag. Dette er mi vurdering i forhold til kva vi hadde beste dagen i 1952 med "Sjannøy". Då fanga vi 1100 dyr. Då hadde vi ideelle forhold og vi hadde også meir maskinkraft enn "Polhavet" hadde i 1936. Johan Vartdal på "Polhavet" var ein flink skipper. Eg er sikker på at han brukte kikkerten ofte og leita opp beste reima. Klappmyssen ligg ikkje så tett som selen.

Det og finne største reima er ofte det som skil ein storskipper frå ein middels skipper. Spesielt gjeld dette når det er mange om beinet. På "Polhavet" fangsta dei så lenge det var lyst. Då hadde dei dekket fullt av skinn. Då kvelden kom var det og få stelt den haugen av skinn som låg på dekk. "Polhavet" var kolfyrt, dei hadde kol i spekk-tankane og i lausfangstrommet. Når dei fekk fangst så tidleg på turen hadde dei ikkje brukt så mykje kol. Nesten berre det som hadde gått med på overseglinga frå Ålesund. No måtte spekk-tankane tømast for å få plass til fangsten. Skuta måtte vere klar til fangst neste dag. Spekk-tankane var trimma fulle av kol. Når ein skulle begynne å ta kol frå ein slik tank måtte ein starte med bysseskufla, ligge på kne og grave med denne skufla til



Ukjend fangstmann på "Polhavet".

der var plass til ein mann nede på tanken. Det å begynne på ein slik tank vart kalla å sprette tanken. Når det vart rom nok, var to mann nede. Dei skufle kol i ei pøs og ein mann på dekk drog den opp å tømde den. Når ein skulle fylle kolbaksen brukte dei anten ein stamp eller ei trillebår. Nå med så mykje fangst måtte ein berre dumpe kola på sjøen. På ein slik spekk-tank var det vanlegvis mellom 7 – 8 tonn med kol. Så det vart mange pøser som skulle fyllast og halast opp på dekk og tømast over rekka. Det å gjere "Polhavet" klar for fangst dagen etter, tok heile natta. Fangstfolka var ikkje i køya. Skipperen kom opp då det var lyst nok til fangsting. Folka vart straks sende på isen. Dei slo i hjell og flådde heile dagen. Då kvelden kom var dekket atter fullt av skinn. Så var det same seremonien på nytt. Tømming av tankar for kol, stelle fangsten og få den under dekk. No fortel Martin ei lita historie. Han og Ragnvald var på ein tank i lag. Dei vart samde om ei lita arbeidsfordeling. Ein skulle skufle i pøsa, den andre skulle ta seg ein lur i koldungen. Dette gjekk fint, det vart litt hardt for den som måtte mate pøsa, men det gjekk. På denne måten fekk dei seg litt søvn. Då det vart morgon og lyst nok til fangsting, vart dei sende på isen på nytt. Heller ikkje denne natta hadde dei vore i køya. Men no begynte dei og føle seg slitne. Den dagen vart Martin biten av ei klappmyss. Det vart eit stygt sår han fekk. Men Martin fortsette med fangstinga resten av dagen. Då kvelden kom var han akterut og skipperen såg på såret. "Er det så mykje?", sa han. "Ja, då må eg sy også då." Han kokte litt sytråd og sydde såret. Martin vart sett til rors resten av fangstinga.

Då det lysna tredje dagen var folka heilt utslitne. Heller ikkje denne natta hadde dei vore i køya. Dei sende ein mann akterut og bad om nokre timars kvile. "Ja, ta to timar i køya då", sa skipperen. Etter to timars søvn var det på isen igjen. Mannskapet var ungdom på sitt beste, men eg vil tru dei var stive og støle etter fleire dagars hardt arbeid og lite søvn. Fangsting i slike kast er hardt arbeid. Dei brukte hakapiken for avliving, få dyr vart skotne. Fangstfolka måtte gå, springe og hoppe frå flak til flak. Også denne dagen vart dekket fylt av fangst. Kvelden kom med same slit, tømming av tankar og stell av dagens fangst.

Her vil eg ta med ei samanlikning. "Kvitungen" hadde då motor, dei hadde ikkje det problemet at tankane måtte tømast for kol. Her var det berre og pumpe diesel oljen på sjøen. Eg veit ikkje om det var motor driven pumpe eller det var hand pumpe dei hadde til dette bruk. Det gjer ikkje stor forskjell. Berre ein mann som kom til å pumpe i gangen. Det vil sei at nesten alle fangstfolka kunne sove om natta. Når "Polhavet" fangsta like mykje som "Kvitungen" den turen, forstår vi litt kva som slit som låg bak. Ja, Johannes fortel, med tydeleg stoltheit. Vi hadde fleire dyr enn "Kvitungen". "Polhavet" har hatt eit godt mannskap denne turen, men det hadde nok også "Kvitungen". Eg forundrar meg over at "Polhavet" kunne konkurrere med "Kvitungen" under slike ulike forhold. Men Johan Vartdal dreiv både skute og mannskap hardt. Men så hadde dei også valuta for slitet. "Polhavet" fekk full fangst og tok på heimveg. På veg heim var dei innom Jan Mayen og tok med post frå dei som overvintra der. Vel heime var det spekking og levering av fangsten. I den tid var spekking utført for hand. Spekking er å få skinnnet reint for spekk. Det var eit "dritarbeid". Men det var slikt som høyrde med for ishavsfolk.

I mai gjekk "Polhavet" på ny tur, denne gang til Stredet. Der var det først fiske etter Håkjerring, og så fangst etter Klappmyss. I Stredet samlar Klappmyssen seg for hårfelling. Dei røyter den gamle pelsen og får ny. Under denne prosessen samlar dei seg i flokkar og ligg på isen. I godt ver med solskin kvir gjerne dyra seg for å gå i sjøen. Håkjerringfiske blir avbrote når tida for fangst kjem. Blei det lite fangst, vart det gjerne litt fiske etter håkjerring når fangstinga var slutt.

Då det vart tid for fangst, var "Polhavet" saman med fleire andre skuter på leiting etter dyr. Dei bauga ut og inn, men ingen fangst var å finne. Når ein er på slik leiting er kikkerten mykje i bruk. Skipperane snakka ofte om kikkertsikte, dei ønska klart ver og god sikt. Det var ikkje alle skipperane som var like flinke med langkikkerten. Bruk av langkikkert er litt vanskeleg.

Skutene gjekk samla. Dei stoppa opp for å kikre. Skipperen på "Polhavet" gjorde seg ferdig med kikringa, la den i kassa og steig ut av tønna. Han virka slapp og trøyt då han kom ned tønneleideren. Mannskapet stod på dekk og venta på resultatet av kikringa. Då Johan kom ned kremta han og sa; "Der ligg bra med fangst lenger inne, men det er ikkje nødvendig og drage med seg alle skutene. Nå går frivakta fram i lugaren og viser seg ikkje på ei stund. De andre tek fram vannslangen og gjer klar til vassfylling."

Sjølv gjekk han akterut og sende ein skyttar i tønna. For dei andre skutene var nok dette eit tydleg signal. Skipperen på "Polhavet" hadde ikkje sett fangst. Dei andre skutene gjekk vidare på leiting. "Polhavet" tok det med ro til dei andre skutene var ute av syne. Då var dei snare og fortsette i den retning skipperen hadde sett dyra.



Då dei kom inn til fangsten fekk dei ideelle forhold. Slakk is, og dyr som ikkje lett gjekk i vatnet. Skyttarane gjekk på baugen og skaut, fangstfolka kom etter med båtane og flådde. Etter kvart som dei fekk full båt var dei på skuteseida og lossa. Dei heldt på slik til dei hadde fullt dekk. Skuta vart nokså rank på slutten. Med fullt dekk var det berre og begynne å spekke av. Men først måtte dei tømme spekktankar for kol. Dei måtte ha plass for spekket. For å få arbeidet til å gli lettast mogleg vart mykje av fangsten lossa på isflaket der skuta låg fortøygd. Kola vart for det meste styrta på sjøen, der var ikkje plass for kol på dekk.

Ferdige med kolinga, var det og begynne med spekking. Alt dette var hardt arbeid i mange døgn. Men folka såg for seg ein kort tur med stor lott. Så arbeidet gjekk fort unna. "Polhavet" fekk full fangst og turen vart kort.

Det vart også ei bra lott. Johannes fortel at dei hadde over to tusen kroner på lott et året. Vanleg god årsforteneste for ein fiskar dei åra låg på rundt tusen kroner. To tusen kroner var over ei halv årsløn for ein lærar, så det var mykje pengar. Det fortel også litt om dei økonomiske forhold ein fiskar hadde. Då "Polhavet" var utlossa etter denne turen kom Johannes og Martin heim. Dei var då "fulle av pengar". Ein søndag gjekk dei til butikken og kjøpte snop. (Anne Marja opna når kundane kom, søndag som måndag). Vi gutungane fekk smake både karamellar og drops. Slikt var ikkje kvardagskost i den tid. Så det har eg hugsa sidan.

Langesund september 1992
Helge Ødegård.

FORTELJINGAR FRÅ FANGSTTURAR I KVITSJØEN.

Av Ola Jarle Bigseth

Petter Hildre fortalde mange gode historier. Han var sjølv med som fangstmann når dette hende. Petter tok til som fangstmann og fiskar straks etter konfirmasjonen. Han var skyttar i mange år og seinare skipper på "Fangstmand", "Dreggen" og "Rundø".

Den fyrste forteljinga var ein gong isen var so treg at skuta måtte stoppe opp langt frå fangsten. Det vart då å drage ut langjollen so langt den rakk, men endå var det langt fram til fangsten. So det vart eit langt stykkje å hale skinndrogene. Mannskapet flådde og la skinna i dungar, og skyttarane gjekk fremst i reima og skaut. Der var mykje fangst so dei fekk fullt under dekk, og endå var der mange dungar igjen på isen. Mannskapet var utkøyrde, og dei gjekk og spurde skipper Haakon J. Brandal om dei kunne sleppe å ta dei siste dungane, dei meinte at dekkslasten var vanskeleg å berge på overseglinga. Han sa då at dersom skyttarane gjekk med på det, so var det greitt.

Skyttarane var Arthur Riise og Sverre Bigseth, Dei gav grei beskjed at skinna skulle hentast. Skyttarane var med og drog skinn i lag med fangstfolka heile tida. Då dei kom til siste dungane, var det ordre om å ta so mange skinn i drogene at dei fekk med alt. Då dei hadde drege eit stykkje og skulle kvile seg, fekk dei sjå ein kar som kom eit godt stykkje etter dei og



drog på ein skrott. Skyttarane spurde då om han ikkje var den ivrigaste av dei som ikkje ville hente skinna? Han svarte då at det var han, men alle var so ivrige å ta store droge at det vart ikkje noko att til han. Og på grunn av at han hadde drege so mykje skinn i mange dagar so måtte han ha noko som heldt att, elles ville han berre dette framover. Han fekk ordre om å kome med dragartauet sitt so skulle dei lage ei droge til han som var so stor at han skulle ikkje risikere å tippe framover.

Alle skinna kom om bord og vêret på heimseglinga var fint so dei berga dekkslasten.

DÅ STORMASTA BROTNNA

Året var antakelig 1930. "Fangstmand" låg inne på Bolsønes verft og hadde klasse i Veritas. Besiktigelsesmannen var ein eldre mann. Han sa til Haakon J. Brandal: - Du må skifte formasta, ei granmast bør ikkje stå meir enn 13 år. Haakon Brandal sa då at det hadde han ikkje råd til. Og masta var blank og fin so det var galskap å skifte den no. Besiktigelsesmannen fortalde då om ei seglskute som gjekk ut frå Kristiansund og då ho kom på høgde med Grip og fekk opp alle segla, då miste ho heile riggen. Besiktigelsesmannen sa då at han hadde problem med å gå i høgda so derfor kunne han godta at ein utanforståande gjekk opp og undersøkte ovanfor godset. Bjørn Øvrelid melde seg og gjekk opp. Bjørn kunne ikkje finne noko. Han stakk rundt heile masta, men der var steinhardt. Besiktigelsesmannen sa då at dokke fær gå denne turen, men neste tur må du skifte mast. Og då ville han anbefale furemast.

"Fangstmand" gjekk til Kvitsjøen og då dei var ferdig med turen og skulle heim var det at det hende. Sverre Bigseth var skyttar og han bauga dønningkanten ut til ope vatn. Det var tung sjø so han la skuta mot dønningen og gjekk ned og opp i rorhuset, slo full fart og styrte kurs. Bigseth var komen inn i bestikken og hadde fått av seg sjøtrøya, då vart det eit brak og mykje roping. Då hadde masta brotna i overkant av godset og toppen og tynna snudde opp ned. Han hang fast og svaia voldsomt i slingringa. Det var livsfarleg å vere under, men dei klarte å få surre toppen inntil masta. Masta hadde ein hard ring av tre utanpå, men inni var det berre pulver.

"Fangstmand" fekk ny furemast og den varde tida ut. Då skuta vart avrigga, syntest han som kjøpte henne at masta måtte ein ta vare på. Masta var godt halden, ho var blank og fin og hadde kledd rigg i beste stand. Han gav den til Ålesunds Museum, men der klarte dei ikkje å ta vare på masta. Det einaste dei sette opp var kaltoppen med tynna på. Men alle beslaga var att fram. Det vart seinare snudd og rette på.

RUSSISK INSPEKSJON

Russarane som dei vart kalla til dagleg, var greie å fangste saman med, men dei var på vakt. Dei hadde store båtar og mykje folk om bord. Når isen slakka opp og det vart ope vatn mellom flaka, var dei store båtane svært tungvinte når dei skulle hente skinndungane sine. Og var dei då saman med norske skuter som var små og lette å manøvrere, då kunne det hende at dei miste mange dungar.

Haakon Brandal fortalde at han hadde erfart at dei var ærlege. Ein gong dei hadde fangsta saman med dei og det vart kveld, la den russiske båten stilt for natta attmed to store skinndungar som hørde til "Fangstmand". Han tenkte då at desse skinna ser oss ikkje meir, men om morgonen når russaren gjekk, låg skinndungane urøyvde. Ikkje eit skinn var teke. Dei var også nøygne på at linja vart halden når ein fangsta saman med dei. Det skulle vere orden slik at fangsten ikkje vart blanda.

Ein gong dei fangsta saman med russen, såg Haakon Brandal frå tynna at to russiske skytterar kom over til dei norske og stilte seg bak Sverre Bigseth som låg og skaut. Og han lurte då på kva dei no hadde gjort som dei ikkje likte. Dei russiske skyttarane var staseleg kledde. Dei hadde fotside skinnfrakkar av selskinn og ei svær skinnhue. Ein kunne tru at dei hørde til det engelske hoffet. Då Sverre røyste seg, gjekk dei bort til han og fekk lånet geværet som dei fekk handtere og studere. Då dei var ferdige, klappa dei Sverre på skuldra og gjekk bort til sine og fortsette fangsten. Forklaringa var at russarane ikkje hadde gevær med magasin. Dei måtte lade for kvart skot so dei syntest dei norske Krag Jørgensen-geværa var reine underet. Denne hendinga var i tredve-åra, so det var ikkje lenge til verdskrigen og då mangla dei visst ikkje magasin på skytevåpna sine.

ISSKRUING OG SKADE

Petter Hildre fortalde: Oss låg faste saman med fleire skuter og hadde ofte ganske hard skruing. Isen forandra seg med straumsetninga so oss trudde at oss kunne kome oss lause. Dei skutene som oss låg saman med klarte det, men "Fangstmand" som eg var med, vart skrua gjennom ei storflore med atterenden fyrst. Roret vart lagt fram med sida. Kvadranten oppå dekk med rorleidninga vart broten laus. Det vart eit storarbeid å få den på plass og fast. Oss heldt på over eit døgn. Maskinisten var heilt utkøyrd, men dette gjekk so vi kunne stime utover til meir fordelt is og fangst.

Då oss hadde gått eit stykkje, fekk Haakon Brandal - som var i tynna - sjå fleire norske skuter liggje tett saman. Og litt lenger borte låg russiske skip i fangst med masse folk på isen. Han lurte på kva dette skulle bety. Men han var komen der for å fangste so han gjekk opp på sida med russen og sette folket på isen. Benjamin Brandal var skipper på "Haugen". Då han fekk sjå at "Fangstmand" fekk fangste saman med russen, so ville han også vere med. Men då han nærma seg fangsten, tok russarane til å skyte på han like forbi tynna. So han måtte snu derifrå. Dagen før hadde dei fangsta saman med russen, men so hadde isen slakka og det vart mykje vatn mellom flåka. Og då vart det kaos og russen meinte dei miste mange skinnungar. Dei hadde sett at "Fangstmand" kom utover no og altså ikkje hadde vore med på sjøslaget dagen før.

Velkomen til ny sesong på Ishavsmuseet.

Ishavsmuseet har opna dørene for ein ny sesong, og er no dei tre neste månadane ope alle dagar kl. 12.00 – 17.00.

Kvar søndag i sesongen har vi open kafé med kaffi og polarvaflar. Bygdefolk stiller også i år på dugnad for å halde ope desse søndagane. Stor takk til alle som er med på dette. Nye gjenstandar og foto kjem stadig til samlingane. Tek du turen innom vil du finne mykje nytt denne sesongen. I ei veggmontasje kan du studere om ulykkene i 1917, 1939, 1952 og den gløynde bergingsbragda med Polarhav i Skagerrak i 1966. Ei anna montasje kan fortelje historia til "Brategg". Nær 1000 fotos har i vinter blitt digitalisert, og vil etterkvart utover sommaren vere tilgjengeleg på storskjerm i konferanseromet.

28. april vart det halde årsmøte i Ishavsmuseet, og etter valet har museet fått eit styre som består av; Ottar Håkonsholm (leiar), Else Karlsen (nestleiar), Kåre M. Pilskog, Sigurd Johan Torheim og Reidar Hareide. 1. vara til styret er Andreas Ringstad.

Aktiviteten på museet er aukande, med mykje utleige av lokalar til bedriftsbesøk, kurs/konferansar og private åremålsdagar. Går du med planar om noko slikt kan du kontakte oss for tilbod på leige og servering.

Velkomen til Ishavsmuseet!!

www.ishavsmuseet.no

Webjørn Landmark
-styrar-

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Nota som ”Islendingen” hadde på Island desse åra var om lag 28 famnar djup, og om lag 150 famnar lang.

Sjølve fisket gjekk føre seg med at ein fann silda, på Island såg ein den gjerne frå styrehustaket. Notbåtane som då hadde halve nota i kvar båt vart dirigerte mot silda. Når dei var i posisjon, styrte dei frå kvarandre i kvar sin halvsirkel, for å møtast når heile nota var i sjøen.

Så begynte ein å snurpe saman nota i botnen ved hjelp av snurpelina som gjekk gjennom haneføtene på

nota og ringane, og spelet om bord i notbåtane. Deretter måtte fiskarane hale notlinet opp i båtane for hand.

Når nota var så pass tørka opp at sida begynte å stå trengt kunne ein begynne å håve om bord silda. . Sjølve båten, eller dampen som den då gjerne vart kalla, låg i denne tida berre å venta på at nota skulle bli snurpa saman i botnen. Sjølve håvinga gjekk føre seg ved at bestmannen køyrde vinsjen, to mann stod i geierane – svinga bommen / hoven, og skipperen stod for sjølve dumpinga, med å drage i utløysarlina frå styrehustaket eller bruvengane.

Etter at silda var komen om bord var det å kappe hovudet og drage ut magen – ”magedrage den” - før den vart salta i tynner. (Skarpsalta, sukkersalta, eller kryddersalta) Fram til og med 1946 fekk ein og lov til å fiske litt sild til industriføremål, denne vart berre hova om bord og lasta direkte i lasteromet for så å bli levert i land på Island.

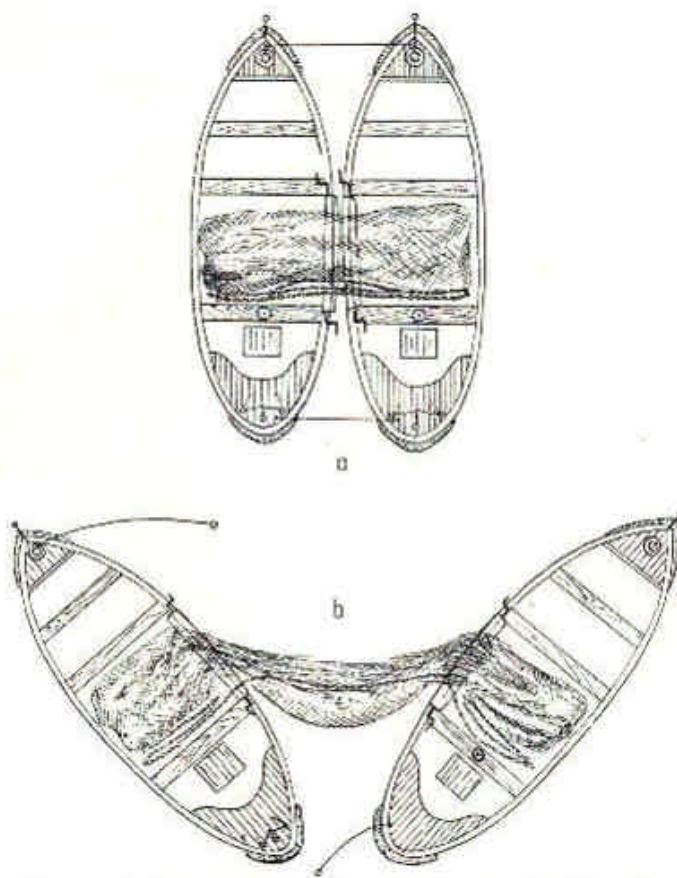


Fig. 26a, b. Hvordan en sildenot settes. Se fig. 26 c, d.

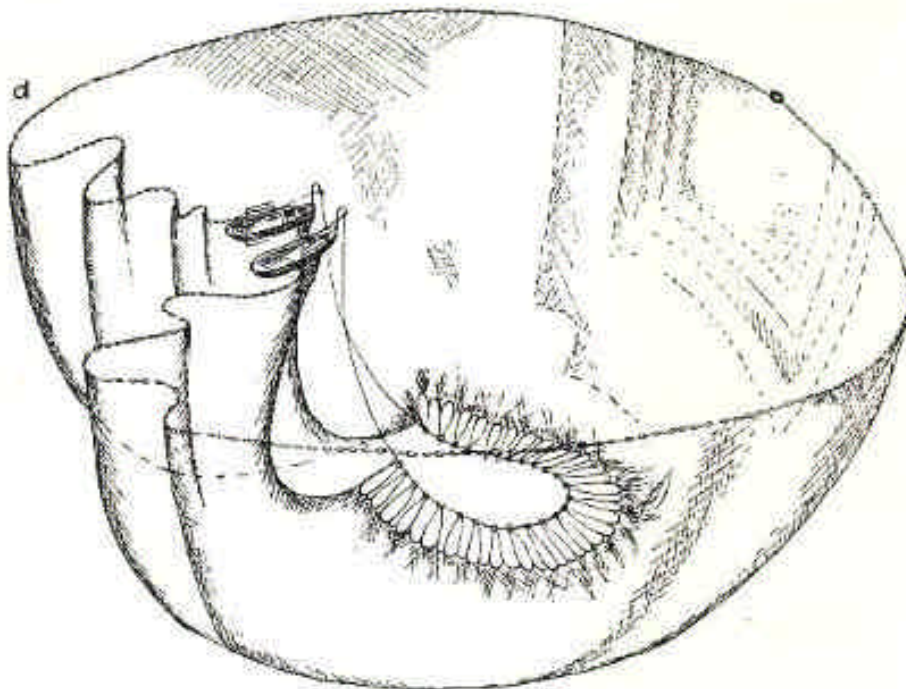
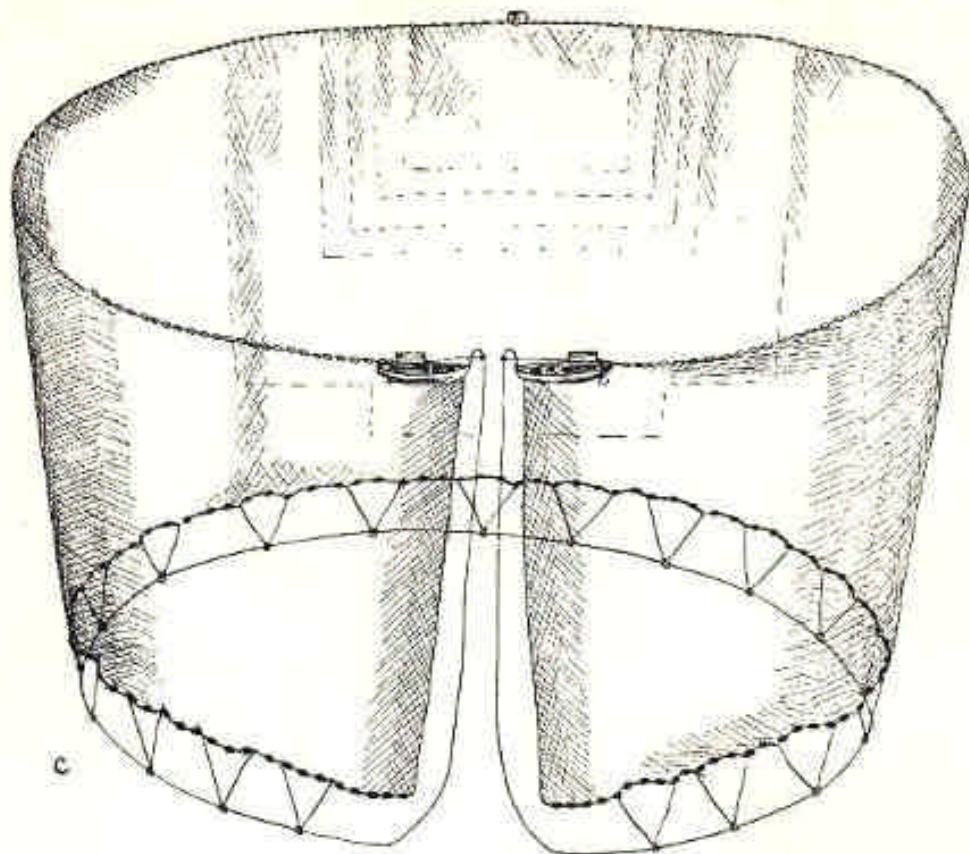


Fig. 26 c, d. Hvordan en sildenot settes. Se fig. 26 a, b.

Til Island på snurpenotfiskje med "Islændingen" i 1948, slik Odd Alme minnst turen.

Av Johannes Alme

Vi hadde fått opp trehuken og gått eit par tre timars tid, då la båten seg kraftig til babord. Det vart ropa alle mann på dekk, og det heile virka rimeleg kritisk. Notbåten på babord sida vart kappa lause, det same vart trehuken. Nokre begynte og å hive kol over bord.

"Islændingen" hørde til Einar Hareide reiarlaget på Hareid. Den var bygd i 1906 ved Mjellem og Karlsen i Bergen. Den hadde fiskerimerket M17-HD. I 1948 hadde han desse måla Loa 115 fot, B19,1 fot og d 9,2 fot. Dampmaskina var på hk 160 hk. Alle fiskarane samt fyrbåtaren budde framme i ein lugar, ruff som det vart kalla. Der var då 13 mann, to låg i dobbeltkøy. Det var Ola Bigset og Øystein Kaldhol som delte køy.

Med tretten mann under dekk framme, vart det både mykje varme og diverse avgassar som kom ut, så døra i kappa måtte for det meste stå opa. Det var ikkje fritt for at ein del sjøsprøyt som trefte mastra vart kasta tilbake og kom ned til oss som budde framme.

Personleg utrustning var sjølvstekt alle klede, arbeidsklede, undertøy og oljeklede. Mjøl, sukker og kaffi var varer som var rasjonerte i desse åra, så dei måtte takast ut ved bruk av rasjoneringskort. Pålegg til seg sjølv måtte ein syte for. Men varm middag og noko varmt til kvelds var det som regel med i kosten om bord. All mat måtte fiskarane ete framme i den tronge ruffen. Der var det og einaste plassen dei hadde til å oppbevare sine saker. Eit sett med bukse og jakke var det ein fekk plass til i sitt skap, så var det å ha litt klede i skapet og hylla i køya, samt at noko kle var det plass til i sjølve køya og. Koffertar vart plassert på hyllene over trappa i nedgangskappa.



"Islændingen" slik den var i 1948.

Vasking av klede var det som ein skjønar ikkje noko muligheit for. ”Det vart knappast vask av seg sjølv, så noko kledevask var det nok ingen som drøymde om den tida”. Når ein prøver å sete seg inni kor arrangementet om bord desse båtane, så skjønar ein at det vart lite plass til ferskvatn. Der var både potetbinge og kjettingkasser under ruffen, så vasstanken var nok ikkje stor. ”Vi var fleire gongar i land på Island og henta vatn i tønner”, fortel han som svar på mi undring.

Eg fylte 16 år, 16 august 1946, det var på Island og det var første året eg var om bord ”Islændingen” på Island sildefiske. Sommaren etter var eg og med ”Islændingen” på Island. Då gjorde vi to turar, så det var eit godt år. Den hausten (1947) vart det sett på nytt overbygg på båten, ny bestikk og nye, større og høgare davitar. Vinteren 1948 var eg om bord på storsildefisket.

Så over til turen til Island sommaren 1948.

Vi var ca. 20 mann om bord. Anders Hernes var skipper, Johan Valkvæ var bestmann. Andre som var med var Petter J Holstad – maskinist, Leif Gjetnes – fyrbøtar, Einar Hernes – stuert. Fiskarane var bl.a. Jon O J Holstad, Arthur Sivertsen, Leif Rise, Ola Bigset, Øystein Kaldhol, Sigurd Haugen, Kåre Alme, Petter Holstad, Vidar Holstad, Kåre K Hareide og eg sjølv - Odd Alme.

Vi gjorde klart rundt jonsok. Proviant for om lag to månader var teke ombord. Fryse var der ikkje om bord, så det var salta mat det gjekk på. Dessutan var det vanleg med eit fersk lår av okse og kvalkjøt, det var kjøt som sto seg i friluft, det danna seg som ei hinne på det, så det heldt seg på ein måte fersk forholdsvis lenge. Dessutan var det å få om bord tynnene, tynnestolen på hekken og sjølvsagt alt saltet. Grovt sagt kan ein seie at det gjekk ei tønne salt på fire tynner. Saltet vart teke om bord på Saltlageret på Hessa, der også tynnene vart henta. Vi hadde med 660 tynner, så om lag 160 av dei var fylte med salt. Noko av det siste eg var med på var å hente ei ny dørkmatte til byssa hos seglmakar Lindgård i Åæsund.

I forhold til sommaren før var som tidlegare nemnt, kome nytt overbygg og davitar. I tillegg hadde ein fått installert eit nytt stimverk som hjelpemaskineri på styrbord sida. Dette gjorde at kolbaksen på styrbord sida var mindre enn den på babord. (og båten låg naturleg litt mot babord). Kolbaksane i maskinromet og fremste lasteromet var fylt med kol. I tillegg var både midtbingane og sidebingane på dekk fylte. I aktre del av lasterommet var det fullt av salttynner nedst og tomtynner over. På hekken var det laga til ein tynnestol, til dei andre tynnene i. Året før hadde vi med om lag 15 tonn med kol på dekk, men grunna det nye stimverket hadde vi dette året mellom 25 og 26 tonn på dekk.

Eit storsegl \ trehuk etter ”Hareidingen”, som vart teken av okkupasjonsmakta under krigen, låg att på sjøbua. Sidan trehuken til ”Islændingen” var dårleg, var denne til ”Hareidingen” som var ein større båt teken med. Dette var så stort at det kunne ikkje festast i fremste galgestøtta som vanleg var, men det måtte festast i fremste daviten.

Vi gjekk ut i lag med ”Tampen”, skipper Johan Pedersen, dessutan var ”Osnes” og i lag med oss. Vi kursa for Langanes på Island som vanleg var. Veret var fint, nordaust laber\ frisk bris, altså hadde vi vinden inn på styrbord sida. Vi hadde fått opp trehuken og gått eit par tre timars tid, då la båten seg kraftig til babord. Det vart ropa alle mann på dekk, og det heile virka rimeleg kritisk. Notbåten på babord sida vart kapp lause, det same vart trehuken. Nokre begynte og å hive kol over bord, sjølv om skipperen, som var prega av avseglinga forbaud dette.

Sakt så sakte begynte båten å rette seg opp.

”Tampen” som hadde sett det heile var komen på sida for å ev berge folket om “Islændingen” skulle forlise. Den nye dørkatta hadde ikkje stuerten festa, så den hadde reist ut gjennom den øvste døra på babord side og var borte for alltid. Og i pannene som stod øvst oppe i byssa hadde det kome sjøvatn. Mjølkkassa som sto heilt akter på hovuddekk hadde og kome laus, så det vart eit strev å få den på plass att. For å seie det forsiktig var det heile ei skræmmande oppleving, ikkje berre for ein 18 åring, men og for dei eldre og meir røynde fiskarane.

Båten hadde retta seg opp, og Island var målet, så vi fortsette.

Dessverre gjekk det berre kort tid før det same skjedde på ny. Notbåten og seglet vart løyst, men denne gongen let ikkje fiskarane seg stoppe, og tømde sidebingane på dekk for kol.

Nettopp dette at sidebingane var fylte med kol, og dermed hindra vatn som kom inn på dekk å renne ut igjen, var nok kanskje det verste. Vekta av vatnet på dekk, var gale i seg sjølv, men og den delen av dekket som var fritt gav fri væskeoverflate, det var like farleg den gongen som i dag.

Også denne gongen kom ”Tampen” til og ville berge folket. Skipperen der brukte ein folen kjeft på korleis båten oppførte seg, og lurte på om vi var sjødyktige. Det var det vel fleire som lurte på, men etter båten hadde retta seg opp att, vart kursen på ny sett for Langanes.

Eit par timar etter la den seg over på ny, men denne gongen var det ikkje slett så mykje som dei to gongane før.

Resten av turen til Island gjekk bra, vi gjekk våre vakter og ikkje noko spesielt hendte. Når vi kom fram var det å gjere klart til fiske. Fisket gjekk føre seg på Nordsida av Island, i området frå Grimsøy, Siglefjord, Øyfjord – Grimsøyflaket var eit bra felt, der var det ofte mykje åte som silda gjekk i , og som vi då kasta på. Dessutan virka det som om silda hadde best kvalitet lengst mot vest.

Denne sommaren var fisket tregt, veret var ikkje det beste heller. Vi låg blant anna snart to veker ver Røde Huk grunna dårleg ver. Ein av karane låg då så jamt i køya at nokre andre nytta sjansen til å ”lake” han. Dei kom ned i lugaren framme og heiv saltlake på han. Då var han snar på dekk....

Elles så måtte det som vi fiska og salta først lakast etter. Det vil seie at tynnene låg nede i romet, med kapunholet opp, så tok vi ut kapunen og fylte fullt opp med lake ved hjelp av lakeslangen. Dette vart gjort for at silda i tynnene ikkje skulle bli vraksild ved levering. Vi som hadde vore med året før visste at fekk vi først ei veke med godt fiskeri, så kunne vi klare å fylle alle dei 660 tynnene, men veret og forholda var ikkje av dei beste.



”Islændingen” på veg heim.

Ut i turen måtte dei ein tur til land, vi gjekk inn til Akureiri. Mangt og mykje skjedde der, men etter nokre dagar kom dei seg på sjøen igjen.

Seinare gjekk fisket betre, og vi fekk til slutt fylt

båten. Siste dagen mangla vi noko slikt som 50 tynner, og vi fekk eit skikkeleg bra kast For ikkje ein anna båt som låg i nærleiken, med ein skipper som vår skipper ikkje hadde noko særleg godt auge til, skulle få noko særleg med sild av oss, så hova vi dekket fullt, mykje meir enn kva vi sjølve trengte. ”Berre for å vere nautige”, som ein av dei andre fiskarane sa.

Med fulle lasterom og mindre vekt i høgda enn bortover, gjekk heimturen fint. Ikkje anntydning til at skuta ville legge seg vekk då nei.

Tynnene med sild vart tekne på land på Hareid, der dei og vart vraka. Sidan vart dei vart sende vidare til endeleg kjøpar. Det var gjerne ein i Sverige eller på kontinentet.

På spørsmål om han vart skremd etter denne turen så seier han at han trur alle som var med på det har hugsa det resten av livet. Men han sjølv var ikkje meir skremd enn at han var med ”Islændingen” til Island på sildesalting neste sommar igjen han.

Skal ein som knappast har vore på ope hav driste seg til å kommentere denne turen, så er det to ting som slår ein. Det første er for ei utvikling det har vore når det gjeld båtane og forholda for dei som skal ha sitt levebrød om bord. Den andre tingen er å tenkje seg at tjue mann skulle hente inntekta si for to månadar av å salte om lag 660 tynner med sild.

Kjelder:

Samtaler med Odd Alme.

Bilde frå Odd Alme sitt fotoalbum.

Illustrasjonar – frå boka ”Fartøy og redskap” av Karl Brobakk 1952.

Birger Amundsen på Ishavsmuseet.

Fredag 12. mars var NRK journalisten Birger Amundsen på Ishavsmuseet.

Om lag 50 menneskjer var møtt fram, og desse fekk seg to intense Svalbardtimar!

Innleiingsvis presenterte han seg sjølv, sin bakgrunn og si interesse for Svalbard.

Vidare gav han ei kort innføring i historia til den Russiske helikopterbasen på Kapp Heer.

Etter det viste han eit TV-program som han hadde laga om historia til basen. Intervju med fleire noverande og tidlegare tilsette ved basen. I programmet fekk vi høyre ein tidlegare basesjef fortelje om våpenlager og planar for korleis flyplassen i Longyearbyen skulle takast i tilfelle ein krigssituasjon.

Etter programmet hadde tilhøyrarane i salen ein del spørsmål. Desse svara Birger på, og på ein slik måte at alle i salen vart imponert over for ein kunnskap denne mannen har om Svalbard.

Dette gjer at vi håper at Birger får muligheit til å kome att til Ishavsmuseet og snakke meir om Svalbard. I følgje han sjølv, vil han gjerne det.

Ref.

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALENR
617108/7

Barndomsminne - etterlysing

Barndomsminner – av typen ”eg ser tilbake” er vel helst noko ein forventar at folk i satt alder skal sette på papiret, men her er ein ungdom på 35 som vil ta fram eit av sine minner frå den for lengst svunne selfangsten ved Newfoundland.

Ein vinterdag i 1979 dreiv eg å rann på ski i Langhaugen – på Brandal. I minnet var dette ein måndag, men sjølvsagt kan det vere kva vekedag som helst. Eg var 10 år då, men allereie den gongen levande interessert i selfangst, Greenpeace og det som her gjekk føre seg.

Mens eg var på veg trakkande opp igjen, løm mamma ut på altanen og ropte at eg måtte sjå ut i Breisundet.

Der kom ei skute. Ho hadde høyrte på radioen om desse Greenpeacearane som hadde lenka seg riggen på VESLEMARI. Steike kor eg såg, det var vind, dønning og ein heller kald og grå dag. Skipperen på VESLEMARI gjekk langt ut, før han svinga. Steik kor riggen pendla. For ein som då ikkje visste kva sjøverk var for slag, kunne eg berre ane at dette ikkje nettopp var kva dei påståtte dyrevernarane hadde håpa på då dei lenka seg i riggen på skuta i den stille Sjøgata i Ålesund. På radioen hadde dei nemnt at skuta skulle til Brandal, men slik den stemde skjøna vi at det nok var Vartdal den skulle til.

Skal helse å sei dette var saker for oss gutane. ”Endeleg noken som gjorde noko vitig med Greenpeisane!”.

Som eit apropos, det hadde vore svært interessant å høyrte denne historia frå ein av dei som var om bord då dette hendte.

Brandal 09.03.2004, Johannes Alme

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

Brandal Transport A/s
BRANDAL

**Transport av bilar frå inn- og utland.
Sjå vår nettside: brandaltransport.no**

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

- 24 -