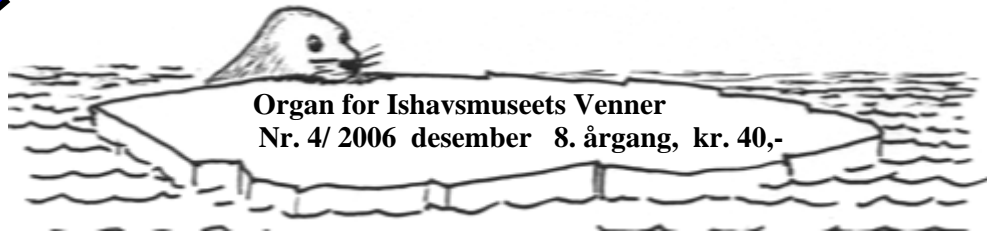


ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 4/ 2006 desember 8. årgang, kr. 40,-



I denne utgåva av Isflaket:

Leiar

3X dykking med ishavsskuta Brandal

Skuter som forliste -5

Nytt frå Ishavsmuseet

Nytt forskningsprosjekt i Arktis

Ein totning på Nordaust-Grønland

Frå arkivet

Frå bokhylla

M/S Flemsøy forliser

Helsing frå Venneforeininga

Stubbar

ISFLAKET

Redaksjon:

Redaktør Finn Sindre Eliassen, e-post finn.sindre.eliassen@alesund.folkebibl.no

Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

God jul til alle!

For nokre dagar sidan stod eg og fiska med kastesluk nedanfor Ishavsmuseet. Det beit dårleg. Bak meg stod statua av «Ishavskjerringa». Det bles kuling frå vest-sørvest. Eg såg sjørøket kome farande inn forbi Kvitneset. Slikt vêr – og mykje verre vêr og strengare kulde - var det ofte i ishavet. Det er nesten ikkje til å tru at nokon kunne drive ei næring under slike forhold og til og med tene til livsopphaldet. Men ofte var prisen høg.

Hovudoppslaget vårt i dette nummeret er ein artikkel om eit dykkeroppdrag som ishavsskuta «Brandal» hadde i Nordsjøen i 1972. Oppdraget var å sprengje eit brønnehovud. Artikkelen er nyskriven for Norsk Oljemuseum.

Den andre store artikkelen handlar om ein ekspedisjon til Nordaust-Grønland med «Anni I» av Tromsø frå 1922-23. På heimturen forsvann Anni I med heile mannskapet, mellom andre totningen Helge Listerud. Han etterlet seg kone og to små born. Magnus Sefland har skriva ein gripande artikkel om denne tragedien.

Denne gongen gjer vi ein liten vri i serien Skuter som forliste. Sigbjørn Røren har leita fram sjøforklaringa frå ei hending i Danskestretet i 1918 der «Brandal» med naud og neppe ikkje forliste, fordi skuta vart berga av «Løftingen».

I den faste spalten Frå bokhylla tek vi fram bøker med emne frå polarområda som er verd å lese opp att. Denne gongen er det Richard Bergh si framifrå bok om Tjørvåg – Ein gong ei ishavsbygd - som vert omtalt. Det er i år 25 år sidan boka kom ut. Vi synest nok ho fortener eit opptrykk.

Frå Ishavsmuseet sitt arkiv har vi denne gongen henta eit intervju med alders patina som Bendik Bonde – alias Ludvig N. Holstad – hadde med ishavsskipper Benjamin B. Brandal. Vi kan mellom anna lese om ei dramatisk hending med «Helgehorn» i Kvitsjøen i 1924.

Under vignetten Stubbar kan vi lese ei levande skildring frå Volda i 1937 der Hau-Johan, Leif Gjetnes og Sivert Engeset var på gjesting i heimen til Ottar Klepp som var mangeårig maskinist på Aarvak. Det er Rolf O. Klepp som har skriva skildringa.

Vi har ein bildeserie frå forliset til «Flemsøy» i Vesterisen i 1977.

I tillegg har vi med nokre kortare notisar.

Vi som arbeider med Isflaket vil gjerne ynskje lesarane våre og alle som har hjelpt oss med bladet, ei retteleg god jul og eit godt nyttår!

Brandal 30.11. 2006

Finn Sindre Eliassen, redaktør

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Styret i Ishavsmuseets Venner:

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

Kjære Isflaket!

Tilbake i år 2002 begynte eg å arbeide med ei historie tidlegare maskinist på "Polarstar", Johan Gjerde hadde fortalt; om då «Brandal» var på oljeboring i Nordsjøen. Eg fekk fatt i dagboka til "Brandal" frå turen, og eg begynte å prøve å finne ut av kven som hadde vore med. Og ikkje minst, eg gjorde forsøk på å finne tak i dykkarane. Via oljemuseet i Stavanger kom eg i kontakt med bl.a Leif Tore Skjerven. Tida gjekk, og eg laga eit draft på det eg visste om turen, som eg distribuerte til dei involverte, men så vart historia liggjande for min del. Heilt til i år, då Leif Tore tok kontakt, fordi han hadde fatta stor interesse for historia. Han samla ein del folk frå dykkermiljøet, og fekk på plass den dykkarrelaterte delen av historia.

Eg kunna skrive mykje om den tidlege oljealderen i Nordsjøen, modige og vitlause dykkarar og trekt historia vidare til den kampen denne yrkesgruppa har ført for å få erstatning for sine skader og påkjenningar. Det skal eg ikkje gjere, historia nedafor fortell det meste. Og som fleire av mannskapet på "Brandal" har sagt til meg: - Vi trudde aldri dei kom levande om bord att!!

Leif Tore Skjerven har skrive historia til Oljemuseet i Stavanger!

Helsing Johannes Alme

3X dykking fra selfangstskuta "Brandal"

Fritt fortalt av Leif Tore Skjerven

& hjelp av Albert Johnsen, Rune Iversen, Kjell Lindgård, Inge Eriksen, Odd Gåskjenn, John Haugestad og Johannes Alme

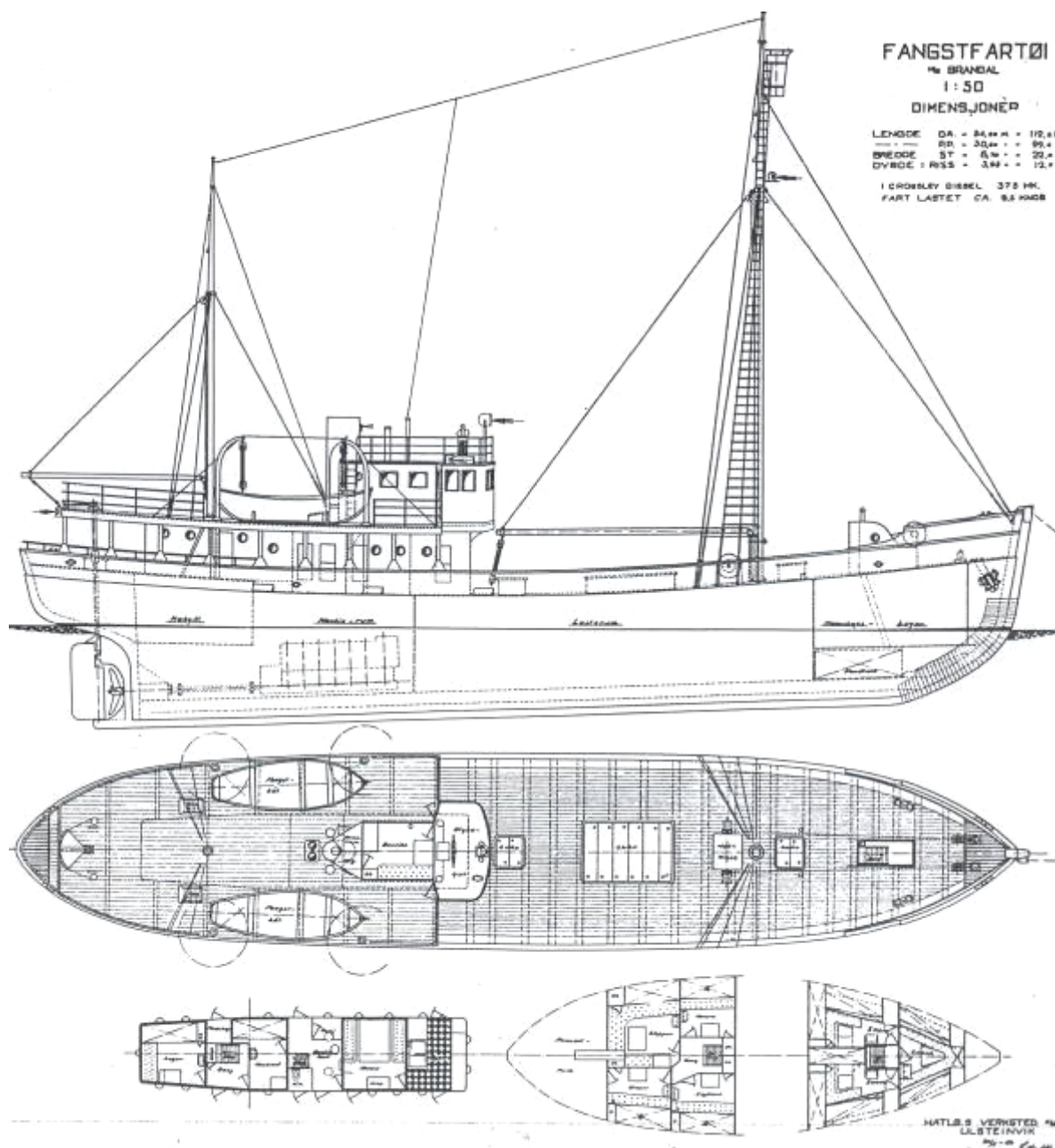
Basert på notater i skipsloggen ombord på selfangstskuta SS "Brandal" var det sannsynligvis A/S Norske Shell som hadde gitt 3X Dykkeselskap A/S i oppdrag å sprengje brønnehodet på brønn 30/05-1. Denne brønnen var lokalisert på Vikingbanken og boret av riggen "Transworld 61" fra 17. mai til 29. juli 1972. Den ble klassifisert som en tørr brønn, og lå på 106 m vanddyp.



Selfanger Brandal i Vesterisen. Foto: Ragnar Thorseth

Brønnehodet, "well head" eller "baseplate", som det også kalles, er plassert på havbunnen og utgjør koblingspunktet der de ulike foringsrørene avsluttes øverst på borehullet. Da brønnehodet kan stikke noen meter opp over havbunnen kan det være til skade for fiskeredskap. Oljeselskapene var derfor pålagt av myndighetene, som en del av boretillatelsen, å påse at alt utstyr som ble etterlatt på havbunn etter avsluttet boreaktivitet skulle fjernes. Dagens regelverk tillater ikke lenger bruk av eksplosiver for kutting av

foringsrørene for fjerning av brønnhodet, annet enn ved unntakstilfeller. Men dette kravet fra myndighetene ble etablert senere enn 1972.



Teikning av Brandal frå Hatlø's Verksted as, august 1946.

I september 1972 mobiliserte 3X dykkeutstyr ombord på "Brandal" ved "North Sea Exploration Base", Strømsteinen, Stavanger. "Brandal" var opprinnelig bygd av skipsbyggeren Skaaluren i Rosendal til Sigvald S. Brandal i 1910. Under krigen ble "Brandal" rekvirert av den tyske marinen, som brukte henne som vaktskip. Det hele endte med at skuta kom hjem til bygda Brandal som vrak. Da det var vanskelig å få bygge nytt like etter krigen ble det bestemt at skuta skulle repareres. Det resulterte i at ei ny og større skute med krysshekk gikk av stabelen hos Hatlø Verksted, Ulsteinvik.

Den nye "Brandal" var ei treskute på 157 bruttotonn. Skuta hadde dimensjonene: Lengde OA - 34,2 m (112,2 Ft), Lengde PP - 30,3 m (99,4 Ft), Bredde ST - 6,7 m (22,0 Ft), Dybde i riss - 3,65 m (12,0 Ft). Hovedmotoren var en Wichmann på 750 hk, og vridpropellanlegg.

Sidepropeller var der ikke, så roret var det en hadde å styre med. Der var en liten vinsj og en bom som ble svingt med bruk av handmakt. "Brandal" gjorde hovedsakelig trofast tjeneste som selfanger til hun ble kondemnert og deretter senket i Ellingsøyfjorden ved Gangstøvika 17. oktober 1979.

Mannskapet på "Brandal" var:

Skipper	Bjarte Brandal
Styrmann	Sigurd Haugland
Maskinist	Hallbjørn Mork
Assistent	Johan Gjerde
Stuert	Kolbjørn Nasset
Matros	Per Otto Finnes
Matros	Gerhard Kragset

Innledningsvis kan det gjengis hvordan Johannes Alme videreforteller historien som Johan Gjerde hadde fortalt han en gang på 90-tallet, om turen med 3X, skrive om lag slik Johan med sine fantastiske forteljaregenskapar fortalte denne historia, som om det var ein daglegdags hendelse.

"Ein gong var eg med "Brandal", då va oss i Stavanger og ut i Nordsjøen med nokre dykkera. Huska godt han Bjarte når vi kom til Stavanger og han gjekk opp på kaia og spaserte med skjoldahua og pipa.

Eg hadde berre vore på stålskuter før, treskuter kunne eg ikkje noko om. Vi kom frå Svalbard med "Polarstar", da "Brandal" skulle på dette oppdraget. Eg fekk spørsmål om å vere med. Det var no greitt det.

Vi gjekk frå Brandal, og eg hadde vore i maskina. Gjekk så opp og henta meg ein kaffi og kom ned att i maskina. Haure ein sånn rar lyd, så eg kika ned bak i tunnelen. Der stod akselen å gjekk rundt i vatn, berre so det fossa rundt han. Eg visste ikkje kva dette var, så eg gjekk no opp til Bjarte å sa at "jaja vi kjeme no til å forlise". Han berre lo av meg, dette var som det skulle vere.

I Stavanger fekk oss ombord dykkarklokke, froskemenn og ein del anna utstyr.

Vi gjekk ut på Vikingbanken, der skulle det sprengast vekk noke rørgreier som trålarane plagast med. Når froskemennene var oppe, skrudde vi av mannlokket på klokka og stuerten hadde laga ei stor panne med brennsnut, den sette vi inn, og skrudde på loket. På dekk stod ein einsleg kompressor og gav dei luft. Veit ikkje om dei hadde noke nødgreier, men eg har ofte tenkt på om kompressoren stoppa.

Og så det styret når vi senka dei ned med vinsjen, vaieren og bommen. Ned var no så, men å få dei oppatt var eit helsingens styr. Vinsjen løfta dei ikkje lenger enn til vassflata, så vi måtte hive på bårane når skuta la seg over. Og så ein mann på kvar side som skulle hale i geierane og svinge bommen. Eg var heilt sikker på at heile greia kom til å ende på botnen!"

3X fikk leid det meste av dykkeutstyret som var nødvendig for å gjennomføre jobben for Norske Shell fra "Ocean Systems Int. Inc." Det var blant annet ei dykkeklokke med umbilical (slanger for pustegass og dybdemåling samt kommunikasjonskabel), et dekompresjonskammer, en lavtrykks luftkompressor drevet av en dieselmotor, et par banker med dykkernes pustegass (12 flasker á 50 liter med 90 % helium, 10 % oksygen blandingsgass), en bank med oksygen og ei trebrakke med gasspanel og dykkeradio hvorfra dykkene ble ledet, dykkeshacken. De to Yokohama hjelmene med umbilicals kom fra 3X eget lager.

"Brandal" er sannsynligvis det minste fartøyet som har fungert som moderfartøy for klokkedykking offshore i oljerelatert aktivitet i Nordsjøen, mon ikke i hele verden?

Dykkeklukka til Ocean System var den minste og lettelse som fantes på norsk sektor, likevel veide den ca. 3 tonn. Sannsynligvis en rekord som egentlig bør forbigås i stillhet. Men samtidig demonstrer denne historien dykkernes kreativitet og vilje til å få jobben gjort. Derfor er det nødvendig at også denne historien fortelles.

Deltagere i dykketeamet var:

Supervisor Odd Gåskjenn

Albert Johnsen

Rune Iversen

Kjell Lindgård

Inge Eriksen

Harris

Det var mange ferske dykkere i teamet om bord på "Brandal". Johnsen, Iversen og Eriksen hadde fullført hjelmdykkerskolen på Håkonsvern i slutten av februar samme år. Lars Hakestad var på det samme kullet. Etter avsluttet hjelmdykkerskole dro de alle til Stavanger og fikk seg jobb i 3X. De hadde hatt noen travle måneder siden. Det hadde vært dykkearbeide på Ekofisktanken, som var under bygging i Hillevåg. 3X hadde hatt sin første selvstendige offshore dykkekontrakt på boreriggen "Ocean Tide". Dessuten hadde de vært utleid til dykkeoppdrag for det amerikanske dykkeselskapet "Ocean System" og det franske "Comex". Harris var en engelskmann med militær bakgrunn, gift med ei norsk jente. Dette kan ha vært den eneste offshore dykkejobben han var med på. Lindgård gikk -62 kullet på froskemanskolen, og hadde jobbet som dykker utefra Tromsø siden. Gåskjenn var selvfølgelig den mest erfarne offshoredykker, da han og Idar Johnsen var de to første norske dykkerne involvert i oljeletingen i Nordsjøen. Han begynte sin offshoreerfaring i 1966 ombord på riggen "Ocean Traveler".

Iversen husker fremdeles en passiar da "Brandal" la til kai på Strømsteinen. Noen av dykkerne sto sammen med Graham Winters, en engelskmann som ivaretok lageret til Ocean System. Johnsen fortalte Winters, "we will also bring with us a couple of hardhats (dykkehjelmer)". Hvorpå Winters repliserte "I would have brought with me a couple of lifejackets as well". Winters var ellers generelt skeptisk til det utstyret som ble tatt ombord. Utstyret hadde stått lagret lenge, uten særlig vedlikehold.

3X fikk hjelp fra sønnen i forretningen "John Dahle Skipshandel AS" på Jorenholmen. De måtte finne riktig sjakkell og blokk, da de skiftet ut det utstyret som tidligere var montert i bommen på "Brandal". Det ble også kjøpt inn en ny klokkewire, som de tok ombord.

Lindgård hadde erfaring fra to sesonger som dykker fra moderfartøyer mens selfangsten pågikk i isen. Sesongen -65 hadde han vært dykker ombord på "SS Norsel", og i -66 var han dykker på "SS Polarfart". Lindgård mente at den største vekten vinsjen og bommen på "Brandal" til vanlig håndterte kunne være en palle med selskinn eller en konteiner med proviant, på noen hundre kilo. Men løftene var aldri noe i nærheten av ei dykkeklukka på ca. 3 tonn. De sto der med en følelse av at det ikke var noen spesielle svake punkter, alt så like svakt ut.

Dekompresjonskammeret ble surret fast på styrbord side av luka, mens dykkeklukka først ble plassert nede i rommet på turen ut. Men på feltet, før og etter dykket, ble den plassert på babord side. Luftkompressoren ble plassert på det lille dekket over byssa, bak styrhuset. Blandingsgassen ble plassert helt forut på dekk, ved siden av nedgangen til lugarene. Dykkeshacken sto på babord side, forut for styrehuset. Da klokka sto på dekk var det bare

med ca. en meter avstand til dykkeshacken. Kassene med sprengstoffet ble plassert i en trekabin helt akterut.

Det ble tidlig klart at klokka ikke kunne kobles til kammeret med denne vinsjen og bommen. Et eventuelt klokkedykk måtte utføres med todelt dekompresjon. Dekompresjonen måtte gjennomføres delvis i klokka og delvis i kammeret. Det ble i prinsippet samme metode som når en dekomprimerte etter et dykk med Yokohama hjelm. Da ble dekompresjonen delvis utført i vannet, på vei opp. Og delvis i kammeret på dekk, hvor dykkeren ble rekomprimert til et trykk tilsvarende 12 meters dyp (eller 40 fot som de sa den gangen). Den samme dybde som dykkeren hadde på siste stopp i sjøen. I kammeret måtte dykkeren puste 100 % oksygen i ei maske som gikk over munn og nese, i 20 minutters intervaller. Etter flere timer, med vekselvis oksygen og luftpusting på 12 meters dyp i kammeret, ble trykket redusert langsomt til overflaten. Det var lange og kalde timer, og kunne føles som evigheter for dykkeren.

Det var gode værmeldinger på Vikingbanken da "Brandal" la ut mot feltet, men det var fremdeles nær kuling langs kysten. "Brandal" var ganske rank i sjøen med det tunge utstyret på dekk, og oppførte seg som ei skikkelig slingrebalje. De flest av dykkerne ble sjøsyke på turen.

Johnsen hadde sin livs sjøsyke, og satt bak styrehuset og spydde mens sjøene herjet med skuta. Der hang det en okseskrott og dinglet i en krok. Noen av mannskapet forbarmet seg over han og ga han noen kavringer med brunost. De kom ikke opp med en gang, og ga derfor litt styrke. Men at han noen gang skulle få krefter til å gjennomføre et dykk på denne turen hadde han ingen tro på.

Gåskjenn satt hele tiden inne i messa og røykte pipe og leste ei bok, helt uberørt.

Eriksen orket ikke lukten av selolje i lugarene, og fikk ryddet seg en plass mellom kassene med sprengstoff i trekabinen akterut. Der lå han og forsøkte å sove vekk sjøsyken.

Iversen fant en benk i tørrprovianten på styrbord side. Der lå han mellom hermetikkbokser og kneippbrød, mens han spydde i en pøs. Mannskapet kikket inn til han fra tid til annen. Han fikk beskjed om at "det går snart over", uten at Iversen trodde noe på det. Han ville bare dø. Men til slutt kom de og hentet han, og fikk overtalt han til å bli med opp i messa. Der stekte stueren ei skive med egg og bacon. Det tok ikke lang tid før det kom opp igjen, utforbi rekka. Da stekte stueren igjen et egg med ei skive bacon. Denne gang satt maten noe lenger, men kom til sist opp igjen denne gangen og. Men stueren var av det tålmodige slaget og stekte egg og bacon til Iversen for tredje gang, og denne gangen ble maten sittende. "Nå er du kvitt sjøverken", sa skipperen. Iversen følte at det var ei lette. Han var litt stolt der han satt og kunne se utover dønningene uten at det affekterte han det minste. Etter hvert kviknet de andre dykkerne til, og kokken fikk mat i dem alle.

Dykkerne har siden bemerket det enestående mannskapet som var om bord. Det ble vist sjømannskap i stjerneklasse ved flere anledninger. Dykkerne fikk også langt mer hjelp og støtte enn det kunne forventes. Mannskapet på "Brandal" hadde jo ingen erfaring fra dykkeaktiviteter. Men sjømannsfaget kunne de til fulle, og delte romslig sine erfaringer med gjestene ombord.

Sjøen var fremdeles noe grov da skuta kom på feltet, med gamle dønninger. Før "Brandal" ankom hadde "Decca Pilot" plassert en merkebøye som de garanterte sto maksimalt 20 meter fra brønnehodet. Men det er også klart at det var sikkert 30–40 meters avdrift mellom bøya på overflata og ankeret. Garantier for en posisjon er lett å gi. Dykkerne har fått mange slike, og ofte blitt skuffet over resultatet.

Johnsen gjorde det første dykket med Yokohama hjelmen. De ble enige om å dykke uten å legge ut ankeret for skuta. Dykkerne var imponert over skipperen som klarte å holde skuta i posisjon ved å ha visuell kontakt med markeringsbøya. Johnsens oppgave var hovedsakelig å lokalisere brønnehodet. Han tok med seg et nylontau. Dette skulle han feste i brønnehodet, når han fant det. Han merket etter hvert at tauet fikk mye oppdrift, og ble stadig vanskeligere å dra med seg. Men sjøsyken fra dagen før var heldigvis forsvunnet, og optimismen var på topp.



Yokohama Dykkehjelm

Yokohama hjelmen var basert på et halvlukket pustegass system. Den var forsynt med en sylindrisk utvidelse på baksiden. Denne ga plass til en kalkfilter-boks. Kalk absorberer som kjent CO₂, som er det problematiske avfallsproduktet fra menneskets åndedrett. Med pustegassen som strømmet inn i hjelmen som drivmiddel, via et venturi system som satte hele gassinnholdet i hjelmen i bevegelse og sirkulerte det gjennom kalkfilteret, ble

gassinnholdet i hjelmen holdt tilnærmet fritt for CO₂, selv ved svært begrenset tilførsel av ”frisk” pustegass via slangen fra overflaten. Dette virket svært besparende på forbruket av særdeles kostbar HeO₂ (Helium Oksygen blandingsgass).

Vanligvis ble produktet Soda Sorb benyttet i kalkboksen. Det hadde den fordelen at det endret farge fra hvit til blå etter hvert som det ble mettet med CO₂. Dermed hadde man en klar indikasjon på når det var på tide å skifte innhold i boksen, og unngikk at dykkeren ble sendt ned med for dårlig kalk.

Hjelmen var utstyrt med to ventiler foran. (Begge er synlige på bildet). Med høyre hånd kunne dykkeren åpne for og regulere den frie gasstrømmen direkte inn i hjelmen, når det var nødvendig. Med venstre hånd kunne han regulere gasstrømmen inn via hjelmens resirkulerings system.

Det har sjelden vært dykket til over 100 meters dyp med hjelm i Norge, og det regnes som vanskelig. Dykkeren har svært små marginer dersom noe går galt. Egentlig gikk dykket veldig greit. Det var ca 5-8 meters sikt på bunnen. Det var planlagt med ca. 25-30 minutters bunntid. Johnsen tok et sirkel-søk på bunnen rundt markeringsankeret. Uten resultat. Det var ingenting å se til brønnehodet, selv etter en lang runde på bunnen som absolutt dekket den oppgitte feilmarginen på markeringen. De ble enige om å avbryte dykket. Da ”Brandal” lå på ”manuell posisjonering”, med hovedpropellen som eneste kraftkilde, kunne dykkeren ikke slippe taket i tauet. Det ville flyte til overflata, og risikoen for at det kunne feste seg i propellen var for stor.

Det ble en lang dekompresjon. Da dykkeren skiftet pustegass fra HeO₂ blandingen til luft, i henhold til dekompresjonstabellen, forsto han hvorfor Winters hadde vært noe skeptisk til utstyret. Luften hadde en sterk og kvalmende oljelukt. Da dykkeren kom nærmere overflaten

ble de enige om at han kunne slippe taket i tauet. Det var såpass med dønninger at han hadde behov for å ha begge hendene fri den siste delen av dekompresjonen i sjøen. Dessuten hadde det vært slitsomt å holde taket i tauet over lang tid. De på overflata mente dessuten at de ville kunne trekke tauet så raskt opp at det ikke lenger var særlig fare for at det skulle havne i propellen. Likevel, de var ikke raske nok, og tauet gikk i propellen. Men etter en stund kom det beskjed til dykkeren at mannskapet hadde fått tauet løs.

Etter hvert ble de enige om å korte ned på dekompresjonstiden i vannet. Pustingen i den oljeholdige luften ble uutholdelig. Johnsen kom seg opp lederen og på dekk. Der ble han strippet for hjelm og det meste av utstyret før han ble rekomprimert i kammeret. Harris ble med inn i forkammeret for å hjelpe til med å skru av dykkeren brystplata slik at han ble frigjort fra drakta. Harris returnerte til overflata med utstyret da Johnsen krøp inn i hovedkammeret for å starte pusting av oksygen i maska.

Johnsen fikk sendt inn kjøttsuppe i kammeret. Der ble han snart ekspert på å spise suppe med oksygenmaske på. Det hadde noe med å synkronisere spise- og pusterytmen å gjøre.

Det var tydeligvis sett litt skjevt på den klokka som viste tida, da Johnsen ble dekomprimert. Han kom ut noe for tidlig i henhold til tabellen. Om kvelden oppdaget han at det hadde utviklet seg en kraftig lymfepneumoni i den høyre armen. Den hovnet opp ganske kraftig. Johnsen sto foran speilet og tenkte: ”en slik høyrearm hadde nok Torkel Ravndal misunt meg”.

Om ettermiddagen skulle Iversen foreta et tilsvarende dykk, også dette i hjelm. Fremdeles for å lokalisere brønnramma. De hadde montert en filterboks mellom kompressoren og dykkekontrollen, så oljelukta var ikke lenger noe stort problem i dykkerens luft. Da han lot seg synke nedover i dypet langs bunntauet viste det seg at tauet begynte å få en visning ved ca. 60 m dyp. Visningen ble så stor, at da han nærmet seg bunnen hang han nærmest i tauet etter armene og tok seg fram med en noe klossete armgang, i fullt hjelmdykkerutstyr. Dessuten var dykkeslangen tung å trekke med seg, for der var noe strøm også. Til slutt var han så sliten i armene at han måtte slippe taket i bunnlina. Da var han heldigvis ikke så langt over bunnen, for han landet egentlig ganske greit.

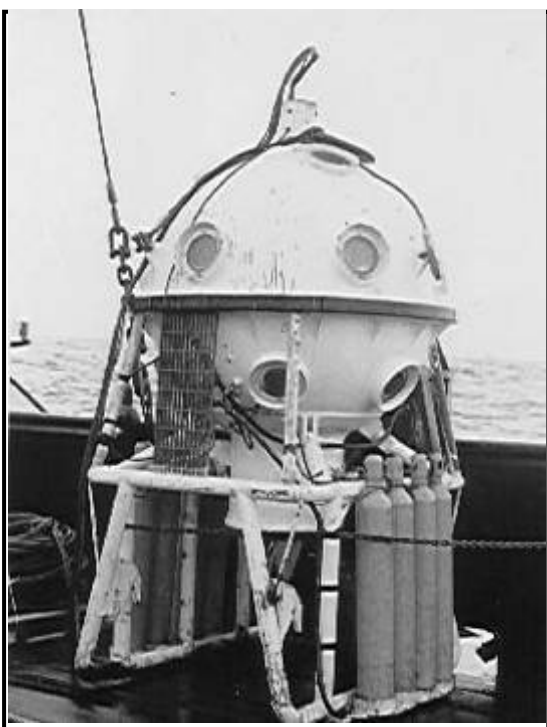
Han fikk orientert seg litt, men der var ikke noe brønnhode å se. Derimot lå der masse skrapjern på bunnen. Sikkert rester fra da riggen lå der i området. Iversen var blitt noe groggy, og følte seg litt dårlig. Men Gåskjenn's stemme maste i mikrofonen i dykkehelmen. ”Ser du noe til baseplata?”. Dykkeren ble nok noe irritert, for han hadde sitt å streve med. Han var kanskje mest opptatt av at han så dykkeslangen legge seg ned på bunnen midt blant alt skrapet. Var naturlig nok bekymret for å bli hengende fast der nede.

Dessuten fikk Iversen problemer med lua han hadde på hodet. Lua hadde forskjøvet seg mens han hadde bakset seg i armgang ned bunntauet. Nå gled den ned i øynene. Men han fikk skjøvet lua over på siden ved å gni hodet mot hjelmen. Problemet ble da at lua gled ned på siden og festet seg i nikkeventilen. Nikkeventilen er plassert på hjelmens høyre side. Den fungerer som en eksosventil, og slipper ut mer pustegass når dykkeren øker åpningen ved å nikke på ventilen. Denne ventilen begynte nå å lekke ut gassen fra hjelmen. Dykkeren måtte han hele tiden fylle på mer gass fra umbilicalen. Til slutt fikk Iversen løst problemet med å ta fatt med tennene, slik at fikk dratt lua vekk fra nikkeventilen. Denne erfaringen gjorde at Iversen aldri dykket med lua i hjelmen senere i sin dykkekarriere.

Nå var bunntiden til Iversen også ute. Han hadde ikke meldt fra til overflata om at dykkslangen hadde lagt seg ned blant skrapjernet. Ville ikke at de der oppe skulle bli nervøse. Til sin lettelse så han at dykkeslangen fint ble løftet fri fra skrapet da de strammet slangen opp før han startet oppturen og dekompresjonen. Resten av dykket gikk greit.

”Jeg så sporene dine på bunnen”, sa han til Johnsen etter dykket, ”og tenkte at her har Johnsen gått og slitt på et langt nylontau og en lang slange, som strømmen hadde et godt tak i”. Det var virkelig som et månelandskap på bunnen. Dykkeskoene kunne sette spor der som minnet om sporene på månen etter den første landingen.

Nå hadde de gjort to dykk uten å lokalisere arbeidsplassen. Værmeldingene meldte om dårligere vær, så tiden begynte å bli knapp. De bestemte seg derfor å gjennomføre et observasjonsdykk med klokka. Klokka skulle senkes til bunn uten trykksetting. Dykkerne skulle være klare til å gjennomføre et dykk ut av klokka, men bare om de lokaliserte brønnehodet.



Ocean Systems Dykkeklokke

Neste dag sa Gåskjenn til Johnsen, ”i dag får du være dykkeleder, for nå skal Lindgård og jeg dykke med klokka”. Det var ikke tid til å kjenne etter om han følte seg kvalifisert til den jobben. Det var bare å sette i gang. Teamet på dekk hadde ikke mye erfaring, men alt utstyret skulle sjekkes ut. Det var analysering av heliumsblandingen og oksygenet, og den siste kontroll av kammer, kompressor og alt utstyret ellers. De som skulle dykke sjekket ut sitt personlige utstyr og klokka innvendig.

Iversen sa, da de sto i kontrollen og Johnsen tok på seg headesettet for å sjekke kommunikasjonen med dykkerne i klokka: ”nå skulle Ludvigsen ha sett deg”. Per Ludvigsen var på den tiden hovedinstruktør på marinens hjelmdykkerskole, og elevene hadde knapt fått lede enkle hjelmdykk

utenfor kaia på Håkonsvern. Nå sto Johnsen her med ansvar for et svært vanskelig klokkedykk til over 100 meters dyp, midt ute i Nordsjøen. Han hadde riktignok blitt uteksaminert som dobbelt nr. 1, både på de teoretiske- og de praktiske prøvene. Det ga en smule status i miljøet, men nå måtte han prestere og sørge for å leve opp til forventningene.

Klokka ble løftet opp av rommet på dobbel wire og plassert ved rekka, hvor den ble klargjort. Deretter ble den løftet over rekka, fremdeles på dobbel wire. Så ble wiren på trommelen skiftet ut med den nye som var anskaffet hos John Dahle Skipshandel, og koblet til klokka som enkelt wire.

Gåskjenn og Lindgård tok på seg de grønne tørrdraktene. Denne typen dykkedrakt ble på den tiden laget av Vestlandske Gummivarefabrikk (Gummien) i Haugesundgata, Stavanger. Dykkerne måtte gå i sjøen over skutesida. Der var det å klamre seg fast til klokka. Så holdt de pusten samtidig som de trakk seg ned noen meter i havet på utsiden av klokka. Der kunne de komme seg inn i klokka gjennom døra nederst. Det hele gikk fint, og dykket kunne starte.

Det ble fremdeles dykket med manuell posisjonering av skuta, med bare hovedpropell og ror som hjelpemidler. Men kapteinen i styrehuset var en kunstner i sitt fag, så han klarte å sirkle rundt markeringsbøya fra "Decca Pilot" i stadig større sirkler med klokka hengende i observasjonsmodus et par meter over bunnen. Dette søket pågikk i flere timer, og lufta i klokka ble stadig dårligere etter hvert, selv om de kjørte skrubberen i klokka. Skrubberen var en beholder med en kalkfilterboks, og ei vifte som sirkulerte lufta i klokka gjennom kalken. Men endelig kunne dykkerne i klokka melde fra om at de kunne se brønnhodet. Det stakk ca 3 meter opp fra sjøbunnen. Brønnhodet lå nesten 100 meter unna den "garanterte" posisjonen.

Det ble enighet om å gjennomføre et lock-out dykk, hvor dykkeren forlater klokka, mens de var i posisjon og hadde visuell kontakt med brønnhodet. Dykkerne hadde allerede vært lenge i klokka, og var sterkt nedkjølte. Det var ingen oppvarming i klokkene på den tiden. De økte trykket i klokka med blandingsgassen. Den besto hovedsakelig av heliumgass, som har stor varmeledende evne. Dette gjorde at dykkerne bare frøs enda mer.

Lindgård gjennomførte det første lock-out. Men han hadde for lite bly på drakta, og strevde en stund med å komme seg i posisjon. Da hadde fartøyet i mellomtiden forflyttet seg slik at dykkerne hadde mistet kontakten med brønnhodet.

Med klokka trykksatt, og dykkernes bunntid løpende, ble søket gjenopptatt. Da de igjen fikk visuell kontakt med brønnhodet ble det avtalt at Gåskjenn skulle gå ut av klokka. Han skulle overføre nylontauet fra rekka på "Brandal", som de hadde festet til klokka, over til brønnhodet. Dette tauet ville så fungere som en ledeline når sprengladningen skulle senkes fra "Brandal" ned til brønnhodet. Sprengladningen besto av et tynnvegga rør som tidligere var fylt med sprengstoffet Hexogen. Fra røret var det festet en line hvor en detonerende lunte var tapet fast. Ladningen kunne så senkes etter lina langs tauet. Dykkeren kunne da forholdsvis enkelt plassere ladningen noen meter ned i borehullet. Det var beregnet at ladningen var sterk nok til å kutte foringsrørene under brønnhodet, slik at dette ville falle over på havbunnen.

Men da Gåskjenn løsnet tauet fra klokka, og skulle svømme dette over mot brønnhodet, fikk han problemer med oppdriften i tauet. I den lette froskemansdrakta hadde han ikke tilgjengelig den tyngden som de tidligere dykkerne hadde hatt i sitt hjelmdykkerutstyr. Dessuten var sannsynligvis lina blitt tvunnet noen tårn rundt klokkewiren. Til slutt var bunntiden som var gitt i dekompresjonstabellen over. De to dykkerne, som var utslitt etter hvert sitt strabasiøse lock-out fra klokka og en lang dag på bunnen, måtte avslutte dykket. Tauet ble sluppet, fløt til overflata, men kom heldigvis ikke i propellen.

Da Gåskjenn kom tilbake til klokka og tok av seg maska, sa Lindgård: "du er jo helt blå i fjeset". "Det er du også", var svaret tilbake.

Avslutningen av dykket var også dramatisk. Dykkerne var nok blitt noe sløve etter nedkjølingen og det strevsomme dykket. Det var en ventil på klokka som var etterlatt i en noe åpen stilling, slik at den lakk ut gass. Klokka mistet mer trykk enn tabellen tilsa. Dykkerne klarte ikke å finne ventilen med lekkasjen. Til slutt måtte Johnsen, som ledet dykket fra dykkeshacken, gi beskjeden: "om dere ikke klarer å finne lekkasjen må jeg senke klokka tilbake til bunnen. Så får dere bare sitte der". Denne beskjeden var såpass motiverende at de lokaliserte lekkasjen og fikk rettet på denne.

Nå fikk de klokka opp langs skutesida, hvor den hang i en forholdsvis tynn wire, mens skuta rullet i dønningene. De fikk stoppet klokka av med trosser, koblet fra løftewiren, og spolt om til ny wire på vinsjtrommelen. Det ble festet dobbel løftewire til bruk når de skulle løfte klokka i luft, hvor den veide betydelig mer enn i vann. Det var dønninger og bevegelser i alle

ledd. Da klokka var koblet over på kort, dobbel wire var det kraft nok i vinsjen til å løfte den videre. Klokka ble slept forsiktig opp langs skutesida mens bommen ble dratt over med håndkraft. Da klokka svingte over rekka hang den fritt, og var uten støtte i noen sekunder. Den svingte først forover, for så å svinge akterover mot dykkeshacken. Johnsen sto i døråpningen. Han hadde kommunikasjon med dykkerne i klokka og ellers oversikt med gasspanelene og vinsjoperatøren, som var styrmannen ombord. Før klokka ble senket ned på dekk kom den i sving, med full fart mot dykkeshacken. Johnsen fikk hoppet inn, og smelt døra igjen etter seg. Det ble et kraftig brak, og veggen i dykkeshacken kom innover så flisene føyk. Heldigvis holdt styrmannen hodet kaldt og fikk plassert klokka på dekk akkurat der den skulle stå. Da det ble rolig kunne Johnsen sparke opp døra og fortsette ledelsen av sitt første klokkedykk.

Nå var dykkerne dekomprimert ferdig i klokka, og da skulle de forflyttes over til dekompresjonskammeret på den andre siden av dekket. Dessuten hadde kokken kokt ertersuppe og kaffe. Det var avtalt at dette skulle plasseres i kammeret, for å stå der og vente på dem. Trykket i klokka ble redusert, døra åpnet, og dykkerne skulle løpe over dekk og inn i kammeret. Lindgård forteller at han fikk trykkfallsyke, en bends, da klokka kom til overflata. Han falt, og klarte ikke å løpe så raskt som han skulle over dekk. Men de andre greip tak i han, fikk dratt han over dekket, og inn i kammeret.

Til dykkernes store skuffelse oppdaget de at i tumultene var det glemt å sette kjelen med ertersuppa inn i kammeret. Gåskjenn er jo egentlig verdens mest tålmodige mann. Men nå sprakk det litt da han sa: ”overlever jeg dette så skal jeg sparke hele gjengen, om jeg kommer ut av dette kammeret”. Men da suppa ble sendt inn i kammeret noe senere lettet humøret.

Nå var det god stemning blant alle ombord. Klokka var vel tilbake på dekk, og dykkerne pustet oksygen i kammeret. Alt var slik det skulle være.

Men dette varte bare til slangen mellom oksygenbanken og kammeret røyk, og begynte å slå seg i raske pisk over dekk. De fikk stengt av oksygentrykket fra banken. Heldigvis hadde de med en reserveslange. Den gamle ble skiftet ut med den nye. Men, ikke lenge etter røyk også den nye slangen. Heldigvis ble ingen skadet, heller ikke når slangen røyk for andre gang. Folka i maskinen på ”Brandal” hadde i mellomtiden fått reparert den første oksygenlangen. Denne kunne nå kobles tilbake på plass.

Mens styret med oksygenlangen pågikk sluttet dykkerradioen, som ivaretok kommunikasjonen mellom dykkelederen i dykkeshacken og dykkerne i kammeret, og virke. Dykkerradioen klarte de ikke å reparere i løpet av turen. Derfor besto kommunikasjonen for resten av dykket ved at de på dekk skrev lapper med beskjeder til dykkerne. Lappene ble så lagt mot det lille vinduet i kammeret slik at dykkerne kunne lese beskjedene.

Det neste som skjedde var at luftkompressoren begynte å kaste olje og blå røyk ut av eksosen. Kompressoren stanset til slutt helt. Ved hjelp av samarbeide mellom dykketeamet og de maskinkyndige på ”Brandal” fikk de helt på ny olje, og sveivet dieselmotoren til kompressoren i gang igjen. Heldigvis holdt kompressoren for resten av dykket.

En annen utfordring var at Lindgård og Gåskjenn var helt utslitt etter det krevende dykket. De ville bare sove mens de lå og dekomprimerte i kammeret. Men det er viktig at dykkerne ikke sovner mens de dekomprimerte, for da reduseres som kjent åndedrettet. Om dette ble redusert minsket effektiviteten av dekompresjonen tilsvarende, og risikoen for trykkfallsyke ville øke. De måtte også holde seg våkne for å sikre at oksygenmasken var skikkelig på plass når prosedyren tilsa oksygenpusting. For å holde dykkerne våkne under den resterende del av

dekompresjonen måtte de på utsiden til stadighet banke på kammervæggen. Dette for å skape nok støy slik at de på innsiden ikke falt i søvn.

Nå viste det seg at meldingene om dårligere vær holdt stikk, så noe mer dykking kom ikke på tale på denne turen. Men før skuta gikk til land måtte de kvitte seg med sprengladningen. Hele tiden mens "Brandal" holdt på med dykkingen oppholdt et rusisk moderfartøy, med fullt av antenner på dekk, og flere russiske trålere seg i det samme området. Ofte lå russerne bare med noen hundre meters avstand til "Brandal". Folkene på "Brandal" kunne se at russerne sto med kikkerter og observerte dem. Det var ikke fritt for at det var en smule skadefryd på "Brandal" mens sprengladningen ble senket til bunns. Det ante dem at russerne sikkert også hadde lytteposter på fartøyene. Da ladningen ble sprengt der nede i dypet er det sannsynlig at det ble oppstandelse hos noen av russerne, om de satt med høretelefoner. Det fløt opp en god del død fisk til overflaten.

"Brandal" loggførte at brønnehodet ble funnet under et observasjonsdykk 13. september, men på grunn av strøm og vanskelige forhold mislyktes forsøket på å sprengte det. "Brandal" startet tilbaketuren samme kveld, og losset dykkeutstyret i Stavanger 14. september 1972.

Dykkeoperasjonen hadde blitt gjennomført som planlagt. Dersom markeringen av posisjonen hadde vært som avtalt ville nok resultatet av jobben også blitt som den skulle. Men, dykkere er vel vant til at verden ikke stemmer overens med det som tegningene viser når en stikker hodet under vann.

Winters sto på kaia på Strømsteinen for å ta imot utstyret sitt. De hadde reparert dykkeshacken på vei til land slik at skaden nesten ikke syntes. Han var forbauset over at det var kjørt både hjelmdykk og klokkedykk til over 100 meters dybde med det utstyret som var ombord. Det lyste faktisk litt respekt av uttrykket hans. Gutta i bransjen visste godt hva det dreide seg om, og respekterte vel gjennomført galskap for hva det var verdt.

Det var også i denne perioden at norske dykkere gikk fra å være "tendere" for de utenlandske dykkerne til å bli respektert som likemenn. Kanskje litt mer enn likemenn av og til.



Skipper Bjarte Brandal

Foto Kent Brooks

Andre fotos fra samlingen til Norsk Oljemuseum

Fangst og kamp i Kvitsjøen i –20 åra.

Om skomakarkunst på ei storfløre og ei nifs natt i Pandilova-falla.



Av Bendik Bonde (psevd. for Ludvig N. Holstad)

Der ligg ei bygd ein stad ut med sunnmørshavet. Du nemner namnet, og då veit du at dette er ishavsgubba framfor noka anna på Vestlandet.

Bygda heiter Brandal og Breisundet er nærmaste grannen. Framsida og andletet snur mot Storfjorden, men attanfor står fjella og tek av for vêret frå havet. Runde, trauste kollar med namn etter rudningsmenn og natur. Skarbakknakken i sør, Knutnakken i vest, Saudebønakken og Furenakken i nordvest og nord. Og her ved foten av desse kjempene ligg den bygda trygt. Ruslar du rundt på gardane, så finn du ishavsskipperar i nærsagt annakvart hus. Og skyttarar og fangstfolk treff du kvar du går på veg og brygge. Bygda er todelt, Indredalen og Ytredalen.

Ei stri elv i kvar dal har grave seg djupt ned i hard fjellgrunn og hastar seg til sjøs. Eg ville tale med nokon av desse gamle ishavsgubbane og er på veg oppetter Indredalen. Det er halvmørkt og ljosa vert tendra, det eine etter det andre. Mykje ljøs og store moderne hus i halvrunding rundt stranda og steinmoloen. Eg høyrer sodet frå elva langt der nede, og anar ein høg skugge av Skarbakknakken tvers over på andre sida. Dalen er trolsk i det tidlege kveldsmørket.

Oppe i bakkane komen, ser eg storparten av bygda nedanfor meg, og her bur mannen eg vil finne. Benjamin Brandal har drive ishavet i mange år og kjenner fangstlivet så godt som nokon. Ein stor kraftig kar – som har teke mang et røyntak mot is og hav.

Han sit framfor meg og fortel: - Isskruingane kan vere harde der oppe, og verst er dei i Kvitsjøen. Det kjem av den umåteleg sterke straumen mellom Murmansk og Arkangelsk. Og alle grunnar er sandbankar som der er så fullt av. Det gjer at dette vert eit farleg hav. Men stundom når alt går vel, kan det også vere moro ei stund der oppe i polarhavet.

Vi låg aust av Kapp Kanin med "Helgehorn" i 1924, isen hadde pakka seg saman, og vi var innestengde og kunne ikkje kome laus. Mykje uro i havet, straumen arbeidde, og situasjonen vart farlegare etter kvart.

Først skrua det seg opp mindre flak i kring oss, høgare og høgare. Så kom det store flak sendande inn over småflaka, og alt dette bygde seg opp til skrugardar jamhøgt med midten av mastene. Vi arbeidde som rasande for å halde dekket nokolunde fritt for is. Hogde og slo og kasta over rekka. Leid på vart isen rolegare, men med fangsten var det slutt. Vi låg i klemma. Kva skulle karane finne på?

Jau, dei hadde ski med seg, og no kom dei fram. Og då skal eg seie deg at det vart liv rundt skuta. Dei kravla seg opp på toppen av skrugarden, og var då nesten i høgde med salingen. Så sende dei seg utføre. Det hadde snøa ned på isen etter skruinga, og vi hadde det herlegaste skiføre. Såleis var vi i Holmenkollen kvar dag.

Ja-ja, det var no andre ærend vi hadde oppe i Kvitsjøen. Og då det leid frå nokre dagar, slakna isen så pass at vi fekk hogge oss lause og kom ut i fangst seint om sidan. Vi fekk ein bra tur dette året likevel.

Det var eit anna år, då fraus vi fast i ei storflore og vart liggjande gjerandslause lenge. Skulle ikkje turen verte heilt spolert for oss, måtte vi på ein eller annan måte kome oss ut av klemma. Eg grubla natt og dag på dette. Kva skulle eg finne på? Då slo ein tanke ned i meg: Eg hadde vore skomakar, og der bruka vi små glasstykke til å skrape hæl og solar med. Vi fila eit lite hakk i glaset og braut ut stykka passeleg store. Kunne denne kunsten brukast på isen?

Eg måtte gjere ei prøve, og kommanderte karane ut.

"Sag ein kile i isen frå hekken og attover", sa eg. Så vart gjort, og isstykket i kilen hivd til side. Etterpå hogde vi laus isen rundt skroget så mykje som råd var. Tok vi så eit isanker med varp og feste det godt i knultrane eit stykke frå skuta. Sette så stimen på og segla attåt og tok til å stange att og fram i denne kilen, som karane hadde saga.

Sant og seie så hadde eg mest inga tru på heile eksperimentet, og manskapet trudde vist eg var tufsete vorten av tankar og lediggang. Men jau så sanneleg lukkast det likevel! Heile flora klovna med eit brak. Det var så utruleg at det var som eit under. No kom vi oss ut og fekk leite etter fangsten og fekk skuta full.

Ein av dei verste av desse grunnane oppe i Kvitsjøen, er Pandilova-falla. Mang ei skute har vore ille ute der. Ein gong låg vi langt inne i isen ein stad. Vi hadde liksom ei aning om at dette var ein farleg plass å liggje natta over, og ville prøve og kome oss lenger ut. Vi stima utetter, og kom oss rundt nokre småbankar og skjer. Heldt oss mest mogleg klar av grynnmarka, og leita oss fram til djupare vatn. Men no tok det til å mørkne så mykje at vi kom oss ikkje lenger, og la oss til for natta. Vi trudde oss var bra trygge. Eg gjekk ned å la meg, men sjølvstakt hadde vi vakt oppe. Isen såg bra roleg ut.

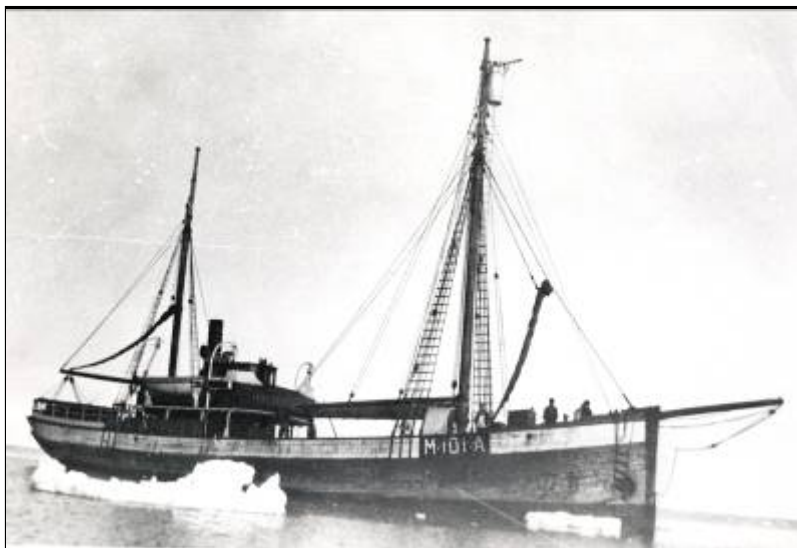
Eg hadde ikkje lege lenge då eg kjende ei slik underleg skjelving i køya, og det verstna etter kvart. Det var som heile skuta skolv og gav seg framfor noko fælt. Eg bykste fram og sprang på dekk. Då fekk eg sjå eit syn eg ikkje hadde sett maken til før. Isen som hadde lege så roleg berre for ein time sidan, var komen i veldig uro. Skrugardane for forbi skuta med øgjeleg fart. Det såg nifst ut. Eg lodda og fekk berre to favner vatn under kjølen. Då skjøna eg årsaka. Straumen hadde køyrt oss midt opp i Pandilova-falla og dette var livsfarleg for oss. Vi måtte få snu skuta på ein augneblink, og greidde det verkeleg også. Sette så for full stim utetter. Eg sto med loddet og las av: To famner – tre famner – fire famner, det djupna litt om senn, vi var berga. Vi kom oss så langt ifrå som råd var og pusta ut etter angsten og spaninga. Jau, når det gjeld skruing, er Kvitesjøen den verste. Eg har stått ein kveld og talt opp tolv skuter i kring oss. Neste morgon var det berre isøyda å sjå. Alle var skrua ned om natta. I slike stunder kjenner du deg liten og hjelpelaus. Eit vesalt menneskeverk vert berre eit fjom og ei boble som brest. Du kan nok stundom vere heldig og berge skuta gjennom skruingane, men sanninga er at oftast tek ishavet ei dryg avgift.

Om fortенesta på desse opp i Nordishavet, anten du ligg i Kvitesjøen eller Vesterisen og Stredet så er det berre eit ord som høver. Det er ordet lotteri. Stundom har du bra tur, og ein hende gong kanskje stortur, men ofte hender det at du kjem naken heimatt.

Eg hugsar ein gong i Kvitesjøen. Vi kom noko seint opp å såg ikkje eit dyr. Vi låg der nokre dagar, og endeleg var vi så heldige å få livet av ein Kvitung. Skipperen kom dragande med han bort til kokken. ”Her er mat”, sa han, ”denne lagar du til åt oss til middag”. Denne vesle Kvitungen vart heile fengda vår denne turen, og han gjekk ned i eit mål.

Vi drog vår veg og rømde frå eit livlaust hav. Det var midt i mai månad og skuta stemde mot Vesterisen

Helgehorn.



Nytt forskningsprosjekt om tilhøva i arktiske strok.

Av dr. ing. Karl Henning Halse

Ved NTNU i Trondheim er det nett starta eit 5-årig forskningsprosjekt som skal auke kunnskapen om tilhøva i det arktiske klimaet med tanke på sikker utvinning av olje og gass i

nordområda. Prosjektet tek mål av seg til å sikre ei berekraftig utnytting av petroleumsforekomstane i nordområda, og vil fremje konkurransefortrinna for norsk næringsliv gjennom om bygge opp kompetansen til dei norske deltakarane i prosjektet.

Prosjektet er finansiert med støtte frå Norges Forskningsråd og norsk næringsliv (i første rekke Statoil). Prosjektet har ei finansiell ramme på om lag 23 mill. NOK over heile prosjektperioden. Prosjektet er initiert av professor Sveinung Løset (NTNU) og Ove Tobias Gudmestad (Statoil). Løset og Gudmestad har til saman over 50 års erfaring i forskning på is og isrelaterte problemstillingar, og kan utan tvil reknast som landets to fremste akademiske ekspertar på is og eigenskapane til is. Begge to har dessutan fleire turar i isen og har med det skaffa seg meir enn teoretisk erfaring på området.

Prosjektet femner breitt og er samansett av i alt 9 delprosjekt. Innhaldet i dei 9 delprosjekta varierer frå matematisk modellering av eit inhomogent materiale som is i ulike former og samansetjingar, oppbygging av isryggar og korleis desse kan modellerast i laboratoria, modellering av krefter frå is på faste installasjonar, flytande installasjonar og undervannsinstallasjonar samt studier på korleis ein kan skjerme seg frå kreftene frå is i drift. Spesielt for teknologiutvikling i polare strok er at teknologane må ha ei klar forståing av kor sårbart miljøet kan vere i desse områda. Dette er eit aspekt som går som ein leietråd gjennom alle delprosjekta.

I eit forsøk på å ta vare på opparbeidd kunnskap om is og tilhøva i isen gjennom fleire hundre år, er det også definert eit delprosjekt som skal forsøke å samle inn erfaringar frå fiskarar og selfangarar i dei polare områda både på norsk og russisk side. I dette delprosjektet har vår eigen Johannes Alme fått ei sentral rolle. Han skal stå for innsamling av informasjon frå norske isfararar og koordinere det tilsvarande arbeidet som skal gjerast på russisk side. Vi som kjenner Johannes og den iveren han legg for dagen i slike prosjekt, er trygge på at Petroarctic-prosjektet har funne den rette personen til å gjennomføre dette arbeidet.



Dalsfjordingen Sveinung Løset på ein av sine mange turar i isen.

Ein totning på Nordaust-Grønland.

Den første norske telegrafist i Myggbukta.

Av Magnus Sefland

Den første norske radiotelegrafisten i Myggbukta på Nordaust-Grønland heitte Helge J. Listerud og kom frå Toten. Listerud deltok i skipper Johan A. Olsens overvintringsekspedisjon og reiste over til Nordaust-Grønland med *Anni I* av Tromsø i 1922. Listerud gjennomførte ei overvintring i Myggbukta, men omkom då *Anni I* forsvann med heile mannskapet på tilbaketuren til Norge i 1923.

På Lena i Østre Toten bur Halldis Andersgaard og John Listerud. Dei er borna til Helge Listerud. John Listerud, fødd i oktober 1921, var berre om lag ti månader gammal då faren drog til Nordaust-Grønland og seinare kom vekk. John har ingen direkte minne om faren. Halldis Andersgaard, som er tre år eldre enn John, hugsar ein del. I alle år har dei undra seg på kva som hende på den ekspedisjonen som skulle vise seg å bli fatal.

Johan A. Olsen-ekspedisjonen

Rundt 1920 arbeidde den internasjonale meteorologiske komite for å betre vervarslinga i det nordlege Atlanterhavet. Det var snakk om ein meteorologisk stasjon og radio på Jan Mayen og ein tilsvarende stasjon på Aust-Grønland. Forhandlingar mellom Danmark og Storbritannia om saka førte ikkje fram. Norge oppretta då på eiga hand ein stasjon på Jan Mayen. Dette var ei hjelp, men understreka også trongen for ein stasjon på Aust-Grønland. Ein slik stasjon ville vere til særleg hjelp for vervarslinga for Nord-Norge.



Skipper Johan A Olsen Telegrafist Helge Listerud

Geofysisk Institutt i Tromsø - lokalt kalla 'Geofysen' - vart oppretta allereie i 1918 (Kjær: Personleg fråsegn). Folk ved Geofysisk Institutt fekk i løpet av vinteren 1921/22 kjennskap til at ishavsskipper Johan A. Olsen planla ein fangstekspedisjon til Nordaust-Grønland. Instituttet vende seg til Olsen og gjorde avtale med han om at ekspedisjonen skulle ta med ein radiotelegrafist og radioutstyr på overvintring. Ekspedisjonen reiste over med det vesle fartøyet *Anni I* sommaren 1922. Deltakarane på ekspedisjonen var:

Ekspedisjonsleiari og skipper Johan A. Olsen, Skulsfjord i Tromsøysund
Motormann og fangstmann Alvin H. J. Olsen, bror til ekspedisjonsleiaren
Radiotelegrafist Helge J. Listerud, Toten
Kokk og fangstmann Oskar Johansson, Halland i Sverige
Fangstmann Jakob B. Andreassen, Lenvik
Fangstmann Edvard K. Løkvik, Tromsøysund
Fangstmann Olaf Olsen, Målselv.

Det var desse karane som i 1922 tok seg gjennom drivisbeltet med vesle *Anni I* til Mackenziebukta. Dei hadde med material til to hus. Dei bygde den første overvintringsstasjonen inst i Mackenzie-bukta - stasjonen som fekk det norske namnet Myggbukta (Mikkelsen 1994).

Stasjonshuset var nokså primitivt. Huset var 7 x 4 meter. Av dette var bustadrommet 4 x 4 meter, resten var skjå og lager. Huset vart bygt med to lag panel og papp. På utsida vart huset forsynt med jord og torv som isolasjon (Brox 1963). Det var kanskje like naturleg å kalle det

ei gamle som eit hus. Isolasjon trongst, for vintertemperaturane gjekk gjerne ned til minus 40-50 grader. Det var berre i juni, juli og august det var plussgrader i gjennomsnittstemperatur (Devold 1940).

Hallvard Devold - fangstmann, telegrafist og i 1931 kjend flaggheisar og okkupant - hadde sitt første opphald i Myggbukta som telegrafist i Foldvik-ekspedisjonen i åra 1926-28. I boka *Polarliv* skriv Devold at det i 1926 var eit lite utbygg til stasjonshuset for sjølv radiostasjonen. Utbygget hadde skråtak og nådde omlag til brysthøgde. Devold si formulering --- *Vi hadde bygd ut og reparert på tilbygget til radiostasjonen* --- tyder på at der var eit utbygg for sjølv radiostasjonen allereie under Johan A. Olsen-ekspedisjonen si overvintring i 1922/23 og at Foldvik-ekspedisjonen i 1926-28 reparerte og utvida utbygget noko.

I stasjonshuset i Myggbukta budde fire av dei sju ekspedisjonsmedlemane. Dei tre andre budde i ei hytte som vart bygt ved kysten ca 25 kilometer sørvest for Myggbukta i retning Kapp Franklin. Den hytta fekk namnet Franklinhuset (Brox 1963; Mikkelsen 1994).

Neste overvintringsekspedisjon i Myggbukta, Foldvik-ekspedisjonen 1926-28, fann at Franklinhuset låg i ein uheldig avstand frå Myggbukta og var uøkonomisk å varme opp. Dei reiv hytta og brukte materialen til to mindre hytter på andre stader i fangstterrenget. Arktisk Næringsdrift AS overtok fangstterrenget rundt Myggbukta i 1930. Det vart bygt eit nytt stasjonshus i Myggbukta som erstatning for det huset som Johan A. Olsen-ekspedisjonen sette opp i 1922. Det nye huset var i to etasjar og hadde eit grunnareal på 11 x 3,5 meter (Mikkelsen 1994).

Johan A. Olsen-ekspedisjonen hadde ekspedisjonsfartøyet *Anni I* hos seg under overvintringa 1922/23. Men det finst ingen opplysningar om kvar og korleis *Anni I* vart lagt i vinteropplag under overvintringa. Men alt tyder på at fartøyet kom velberga gjennom overvintringa. I august 1923 kom det ingen meldingar frå Myggbukta om at noko var i vegen med fartøyet.

I huset i Myggbukta monterte Helge Listerud i 1922 den første radiostasjonen. Sjølv radiostasjonen - radioutstyret - var bygt av Marinens Minevesen. Sendaren var ein rørsendar på 1/2 kilowatt. Den var moderne for si tid, sjølv om den ei tid hadde vore brukt i Tromsø i sambandet med Jan Mayen. Mottakar og master vart levert av marinen.

I tillegg til det normale utstyret til stasjonen hadde ekspedisjonen med ei Telefunken gnistbane med svingekrins som reserve for rørsendaren i tilfelle vakuumlampene som tilhørde sendaren gjekk i stykker. Dei hadde også med materiell som kunne brukast til reservemottakar, dersom lampene i lampemottakaren gjekk i stykker. Til produksjon av straum hadde dei med to forbrenningsmotorar, ein normal driftsmotor og ein reservemotor. Driftsmotoren var ein to-sylindra, transportabel Marconi-motor med ukjend yting. Reservemotoren var ein Bolinder på 5 hk.

Ei sending vakuumlampar frå Tyskland kom for seint fram til Tromsø til å nå *Anni I* si utsegling. Derfor fekk ekspedisjonen eit avgrensa reservelager av lampar. Det førte til at stasjonen måtte bruke minst mogleg energi for å nå til Jan Mayen, truleg ca 300 watt (Tekniske opplysningar er henta frå G. Isachsen: *Grønland og Grønlandsisen* (1925)).

I Myggbukta vart det rigga til antennemaster, visstnok to i talet. Dei vart sette saman av 4 toms og 3 toms vassleiingsrør. Det gjekk med 50 meter rør totalt. Mastehøgda var 15 meter. Sendingane frå Myggbukta nådde til Jan Mayen, men ikkje til Tromsø. I Myggbukta høyrde dei derimot godt sendingar frå Tromsø med same sort sendar. Mastene var solide og gode, men glatte og vanskelege å klatre i, dersom nokon måtte opp og rette på noko. Då Foldvik-ekspedisjonen kom med *Ringsæl* av Tromsø i 1926, fekk dei akkurat det problemet då dei skulle rigge til sin radiostasjon. Mastene frå Johan A. Olsen-ekspedisjonen stod der, godt brukbare. Men antenneleidningane måtte opp. Fleire av ekspedisjonsdeltakarane prøvde til fånyttes. Til slutt vart det skipper Anton Jensen på *Ringsæl* som gjorde jobben (Isachsen 1925; Devold 1940).

Med dette sendarutstyret sende Helge Listerud sine meteorologiske observasjonar til Jan

Mayen. Den første sendinga gjekk på lufta 14. oktober 1922, og det seiast at det skal ha vore det første trådlause samband mellom Grønland og omverda. Listerud sende meteorologiske observasjonar tre gonger dagleg. Det gjorde han stort sett utan avbrot heilt fram til ekspedisjonen var klar for heimreise til Norge 14. august 1923. Det einaste som ikkje fungerte heilt etter planen med omsyn til vertenesta, var at eit kvikksølvbarometer gjekk i stykker undervegs (Listerud 1998; Mikkelsen 1994)

Det var Johan A. Olsen-ekspedisjonen som plukka ut akkurat Myggbukta som stad for den norske meteorologiske stasjon og radio på Nordaust-Grønland. Med det valde dei ut staden som vart eit sentrum for den norske aktiviteten i området gjennom 37 år, fram til 1959 - året då all norsk aktivitet i området vart avvikla. Devold er ikkje snau når han i boka *Polarliv* omtalar plasseringa av stasjonen: --- *Fra et fangststrategisk synspunkt lå stasjonen overordentlig gunstig til --- Det må ha vært en lykkelig skjebne som ledet Johan Olsen, da han anla telegrafstasjonen og dermed centralstedet akkurat her. Den kunne ikke ha vært plasert bedre.*

Sjølv om stasjonen i Myggbukta var svært gunstig plassert av omsyn til fangst, meinte polarforskar Gunnar Isachsen at stasjonen burde flyttast til Kvalrossøya på 74 1/2 grader nord. Det ville by på fleire fordelar både for radiosamband og for meteorologiske observasjonar. Dessutan ville det bli klart lettare for avløyings- og forsyningsfartøy å kome gjennom drivisbeltet (Isachsen 1925).

I boka si har Devold med eit par linjer om Myggbukta-namnet: --- *Nu tittet solen frem, og vi fikk erfare på kroppen hvorfor Johan Olsen i sin tid hadde kalt stedet Myggbukta. ---* . Devold nemner elles at myggseasonen i Myggbukta varer frå slutten av juni til midten av august. Når det i den perioden er vindstille, er det ikkje anna å gjere enn å røme i hus og vente på ein bris.

Forviklingar og tragedier

I 1923 var det meininga at meteorologitenesta i Myggbukta skulle overtakast av Mikal Olsens og B. H. Tolløfsens overvintringsekspedisjon. Denne ekspedisjonen reiste over med ishavsskuta *Conrad Holmboe* (ex *Fredrikke*) , tilhøyrande Geofysisk Institutt i Tromsø. *Conrad Holmboe* hadde måla 94.6 x 25 x 10.4 fot, ei drektigheit på 132 bruttoregister tonn og hadde ein Bolinder glødekulemotor på 120 hk. Skuta var større og sterkare enn *Anni I*. Men ho var berre moderat forsterka med baugjern og ishud for ishavsfart (Isachsen 1925; Hansen 2000).

Det var meininga at *Conrad Holmboe* og *Anni I* skulle halde lag over havet heim til Tromsø etter at *Conrad Holmboe* hadde landsett det nye overvintringsmannskapet i Myggbukta og levert forsyningar for den komande overvintringa (Brox 1963; Mikkelsen 1994). Dei to fartøya skulle innoft Jan Mayen og ta med seg folk derifrå heim til Norge (Isachsen 1925).

Men slik skulle det ikkje gå. Sommaren 1923 var eit uvanleg vanskeleg isår ved kysten av Nordaust-Grønland. Johan A. Olsen melde frå Myggbukta 27. juli at dei snart ville ta fatt på heimvegen, for isen hadde då drive ut av bukta. Men drivisbeltet utanfor kysten låg der framleis som ei hindring. *Conrad Holmboe* låg på det tidspunkt ved Jan Mayen og lossa forsyningar. Etter anløpet av Jan Mayen gjekk *Conrad Holmboe* vidare mot Myggbukta og møtte det same drivisbeltet som hindring, men då frå motsett side.

Dei første dagane av august forlet *Anni I* Myggbukta og prøvde å nå fram til Franklinhuset, men vart hindra av isen. Den 9. august var fartøyet tilbake i Myggbukta og henta meir proviant for å prøve på nytt å nå fram til Franklinhuset. Den 12. august melde telegrafist Listerud nordvestleg kuling i Myggbukta. Isen hadde drive noko ut på bukta. *Anni I* var på det tidspunkt kome tilbake til Myggbukta frå Franklinhuset gjennom landråka. Listerud melde at dei ville forlate Myggbukta onsdag 15. august. Dette frårådde *Conrad Holmboe* over telegrafi. Mandag 13. august telegraferte Listerud at nokså mykje roten is hadde kome inn på bukta, men at det var farbart til Hold with Hope. Dei heldt fast at dei ville forlate Myggbukta og prøve å kome seg ut onsdag 15. august.

Conrad Holmboe forlet Jan Mayen og prøvde å kome seg gjennom drivisbeltet ved Claveringfjorden og inn til kysten. Skuta gjekk seg fast i isen og låg innestengd i isen i meir enn to månader. Skuta dreiv sørover med isen, og ho fekk store skader på skroget (Hansen 2000).

Ved at *Conrad Holmboe* vart liggande fast i isen, vart den planlagde samseglinga for *Conrad Holmboe* og *Anni I* tilbake til Norge skipla. Frå sin plass - fast i isen - åtvare *Conrad Holmboe* over radio Olsen-folka fleire gonger mot å prøve å forsere isen på eiga hand (Brox 1963). Karane i Myggbukta forstod at det var stor fare for at avløysinga og forsyninga ikkje ville nå fram. Tysdag 14. august melde dei frå Myggbukta til Jan Mayen at dei ville stoppe radiostasjonen og starte heimreisa neste morgon. Johan A. Olsen uttrykte håp om at *Anni I* ville vere ved Jan Mayen den følgjande søndag, altså 19. august. Dette telegrammet vart oppfatta også av *Conrad Holmboe* (Isachsen 1925).

Johan A. Olsen sitt siste telegram til *Conrad Holmboe* kom om kvelden 14. august 1923. *Conrad Holmboe* låg då 16 kvartmil aust for Jacksonøya, altså ca 20 kvartmil nord for Myggbukta. Telegrammet lydde:

"Takkende mottatt Deres telegram. Jeg har nøie fulgt isens drift i sommer fra fjellene. Siden 23. juli, da isen satte iland ved Kapp Hold with hope, har den ikke løsnet der. Nordsiden Frans Josefs fjord innover til Kapp Franklin også tettpakket for inntil et par dager. Bontekoe - Kapp Franklin og innover er isen drevet ut og sydover i de siste to uker. Isforholdene idag: Kapp Hold with hope utover tettpakket 17 kvartmil av, lengere sees ikke. Is Kapp Hold with hope inn Bennetts Point, vanskelig passere. Bennetts Point - Bontekoe innover, spredte florer. Nordsiden Bontekoe - Brochsøyene sydover spredte florer. Nordostpynten Bontekoe endel mindre råker i nordostlig retning til 5 kvartmil av. Muligens kan passerer utenom Bontekoe. Kanskje blir det vendereis. Levner en del proviant her, da isforholdene blev umulig tidlig. Kommer dere inn, så stasjonen blir befolket, velvilligst ta den med hjem. Hilsen Olsen." (Isachsen 1925).

Etter 14. august 1923 har ingen sett noko til fartøyet eller høyrte noko frå folka. *Conrad Holmboe* åtvare nok ein gong Olsen mot å legge ut i isen. Men telegrammet nådde ikkje fram.

Bergings- og leiteaksjonane hausten 1923

Conrad Holmboe låg innestengd i is som dreiv sørover med Aust-Grønland-straumen. I isskruing fekk skuta store skader på skroget og lak mykje. Den 30. september melde *Conrad Holmboe* at dei hadde oppfanga eit svakt og uklart naudsignal og lurte på om det var frå *Anni I* eller det danske fartøyet *Teddy*. Naudsignalet må ha kome frå *Teddy*. Radioutstyret som tilhørde Geofysisk Institutt vart ståande igjen i Myggbukta. Det skulle overtakast av neste overvintringsekspedisjon. *Anni I* hadde ikkje radioutstyr om bord. Derfor kunne ikkje fartøyet sende ut naudsignal (Isachsen 1925).

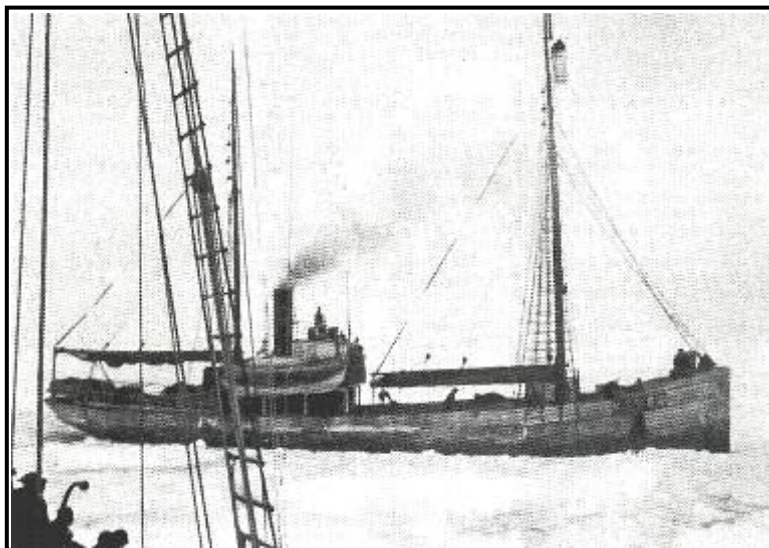
Heime i Norge vart det sett i gang utrusting av ein hjelpeekspedisjon. Ishavsskuta *Polarulv* av Bodin, tilhøyrande Schjelderups Sælfangstrederi på Skånland, vart sendt til assistanse for *Conrad Holmboe*. *Polarulv* nådde fram til området om lag samtidig med at *Conrad Holmboe* dreiv ut av isen og kom seg fri med eiga hjelp. *Conrad Holmboe* hadde fått store skader på skroget. Men med hjelp frå *Polarulv* kom *Conrad Holmboe* til Isafjord på Island. Etter inspeksjon frå ein skipsingeniør vart skuta kondemnert der.

Deretter gjekk *Polarulv* for å leite etter *Anni I*. Mikal Olsen, som skulle overvintre i Myggbukta og som kom inn til Island med *Conrad Holmboe*, gjekk om bord i *Polarulv* for å vere med på leitinga etter *Anni I*. *Polarulv* sjølv kom ut i storm vest av Island. Under arbeid på dekk vart fire mann feia på sjøen og omkom. Blant desse var skipperen, radiotelegrafisten - og Mikal Olsen. *Polarulv* vart kraftig nedkvista av tunge brot før ho gjekk ned. Ved eit merkeleg tilfelle vart resten av mannskapet berga av ein britisk trålar og sett på land i Reykjavik (Isachsen 1925).

Teddy forliste etter isskruing. Mannskapet frå *Teddy* tok med seg utstyr på isen, og dei var svært heldige. Straum og vind førte isflaket sørover og inn mot kysten, slik at dei skipbrotne danskane greidde i ta seg inn til Ammassalik (Isachsen 1925).

Leiteaksjonen i 1924

Våren og sommaren 1924 gjekk spekulasjonane om kva som kunne ha hendt med *Anni I*. Den offentlege opinion trykte på for å finne ut noko om ekspedisjonen sin lagnad. Fleire forslag kom fram i dagspressa. Ein eigen leiteekspedisjon ville bli svært kostbar. Regjeringa lovde ut ei finnarløn til dei som kunne bringe folka frå *Anni I* heim eller bringe heim sikre opplysningar om lagnaden deira. Tanken var at finnarløna skulle vere agn godt nok for dei 50-60 skutene som årleg fangsta klappmyss og håkjerring i Danmarkstretet (Isachsen 1925).



Polarulv

Det kom fleire innvendingar mot den tankegangen. Ei av dei var at skutene normalt opererte ute i isen og at dei sjeldan var inn til kysten, der folka frå *Anni I* mest truleg var å finne, om dei framleis var i live. Ei anna innvending var at om *Anni I* framleis flaut og var på drift, skulle fartøyet på den tid vere kome langt sør mot Kapp Farvel. Det vart også vurdert kva sjansar folka frå *Anni I* kunne ha hatt til å ta seg inn til busetnad i Ammassalik, i Scoresbysund eller tilbake til Myggbukta. Like eins vart flysøk vurdert (Isachsen 1925).

Det er eit allmennt inntrykk at styresmaktene var noko nølende med omsyn til å bruke pengar på leiteinnsats. Først då polarveteranen Otto Sverdrup - Fridtjof Nansen sin nære medarbeidar - kom inn i saka, vart situasjonen omvurdert. Då kom dei på ansvarleg hald til at det burde setjast i verk andre tiltak, i tillegg til den utlovde finnarløna. Polarforskarer Gunnar Isachsen hadde kome med forslag om at ei fangstskute burde leigast og utrustast, slik at ho etter avslutta Strete-fangst i andre halvpart av juli skulle segle langs kysten og avsøke strekninga frå Scoresbysund til Myggbukta (Isachsen 1925).

Etter at Schjelderups Sælfangstrederi hadde mist *Polarulv* ved forlis under leiting etter *Anni I* i 1923, kjøpte reiarlaget inn Ernest Shackleton si staute ishavsskute *Quest*. I 1924 skulle *Quest* på sommarfangst i Danmarkstretet. Isachsen og reiarlaget kom fram til ei ordning der *Quest* vart leigd og utrusta for å leite etter folka frå *Anni I* etter at fangsten var avslutta, i samsvar med Isachsen sitt forslag. Leiar for leiteekspedisjonen etter avslutta fangst var Isachsen sjølv, skipper var Ludolf Schjelderup og radiotelegrafist var Nils Foldvik. Nils Foldvik og Helge Listerud var i si tid kullkameratar i telegrafistutdanninga. Ekspedisjonen med *Quest* skulle leite etter *Anni I* og *Teddy*. *Quest*-ekspedisjonen fann folka frå *Teddy* i Ammassalik. Ved det høvet vart det stadfest at det naudsignalet som *Conrad Holmboe* hadde oppfatta 30. september 1923, verkeleg kom frå *Teddy* (Isachsen 1925; Topp: Personleg fråsegn).

Quest-ekspedisjonen avsøkte strekninga frå Scoresbysund til Myggbukta. Dei fann ingen spor etter *Anni I*. *Quest* kom seg inn til både Franklinhuset og Myggbukta. Franklinhuset var i orden og i god stand. Der var ingen forsyningar i huset, heller ikkje skriftleg informasjon av noko slag. Men utanfor huset låg ca 20 hl kol. Då dei fann det tome Franklinhuset, forstod dei

at det hadde ikkje vore folk der sidan Johan A. Olsen-ekspedisjonen forlet Myggbukta eit år tidlegare. Skipper Schjelderup sa det som alle tenkte: *Ja, nu kan vi nok kvittere for'n Johan Olsen* (Isachsen 1925).

I Myggbukta fann *Quest*-ekspedisjonen det tome stasjonshuset med radioutstyret på plass. Der fann dei også Johan A. Olsen sitt skriv, datert 15. august 1923. Skrivet var først og fremst tenkt til dei som kort tid seinare var venta å overta stasjonen. Skrivet inneheldt oversikt over proviant og anna utstyr som var igjen på stasjonen, dette også av omsyn til moglege skipbrotne som kunne søkje ly der. Olsen ba også dei som måtte kome der om å stelle pent med radioutstyret, for det var Geofysisk Institutt sin eigedom. Til slutt i skrivet nemnde Olsen at det stadig streifa moskus i området og at det ikkje var vanskeleg å skaffe ferskt kjøt frå dei. Bjørn, snadd og kobbe var det mindre av (Isachsen 1924).

Før Olsen-ekspedisjonen forlet Myggbukta tilbød Johan A. Olsen telegrafisk etterføljarane å overta eit visst kvantum proviant. Ved å samanhalde mengda av proviant i det telegrafiske tilbodet med mengda som var igjen i Myggbukta eit år seinare, kunne ein slutte seg til at Olsen-ekspedisjonen hadde med forsyningar om bord i *Anni I* til å greie seg eit års tid. Føresetnaden var då at dei skaffa seg ferskt kjøt ved jakt og at dei ikkje brukte av den medbrakte provianten i utrengsmål. *Quest*-folka demonterte antennene i Myggbukta og tok med det mest sårbare utstyret tilbake til Geofysisk Institutt i Tromsø. Resten let dei stå. Dei reparerte ein lekkasje i taket på stasjonshuset. Det gjorde dei ved å strekkje klyveren frå *Quest* over taket og spikre godt til med bord. Deretter vart depotet ordna. Det var stort nok for fire mann i eit år (Isachsen 1925). Det var litt snakk om å bemanne stasjonen for ei ny overvintring. Det måtte i tilfelle omfatte radiotelegrafist Nils Foldvik og ein mann til. Men tanken vart ikkje sett ut i livet fordi radioutstyret var i litt for dårleg stand (Isachsen 1925).

Myggbukta vart verande ubebodd i tre år. Neste overvintringsekspedisjon i Myggbukta var Foldvik-ekspedisjonen i åra 1926-28. Den ekspedisjonen hadde med ikkje mindre enn tre telegrafistar: Nils Foldvik, Hallvard Devold og Fritz Øien. Ekspedisjonsleiar var Nils Foldvik (Devold 1940; Isachsen 1925; A. Foldvik: Personleg fråsegn).

Kva som hende med *Anni I* og Johan A. Olsens overvintringsekspedisjonen på heimturen til Norge fekk ingen vite - og den dag i dag er det ingen som veit noko meir. Fartøyet må ha forlist og alle ombord omkome.



I Myggbukta 1926, Nils Foldvik og Hallvard Devold

Fartøyet *Anni I*

Det er ikkje mykje ein veit om fartøyet. Vi har ikkje nokon stad sett bilde av fartøyet. Men fartøyet skal ha hatt fasong som skøyte. I *Register over Norges handelsflåte 1920* finn ein dei viktigaste opplysningane om *Anni I*. Fartøyet vart bygt av tre på Vorterøyskagen i Skjervøy i 1913. Måla var: 50.5 x 17.8 x 7.6 fot. Tonnasjen er oppgjeven slik: 33 bruttoregister tonn, 33 tonn under-dekk-tonnasje og 12 nettoregister tonn. Ved at bruttotonnasje og under-dekk-tonnasje vart oppgjeve med same tala, bør ein kunne slutte seg til at fartøyet på det næraste var utan overbygg.

Fartøyet fekk som nybygg innmontert ein glødekulemotor av fabrikatet Alpha, bygt ved Brødrene Houmøllers motorfabrikk i Frederikshavn i Danmark. Registeret seier ikkje noko om motoren si yting. Men det er vel grunn til å rekne med at motoren hadde ei nokså moderat

yting og at segla var viktige for framdrifta.

Det finst litt ulike opplysningar om fartøyet si takling. *Register over Norges handelsflåte 1920* og Hansen (2000) seier galeas, Oterhals (1997) seier brigantin. *Register over Norges handelsflåte 1920* seier ikkje noko om isklasse. Fartøyet er ikkje kjent i andre samanhengar som ishavsfartøy. Det er truleg grunn til å rekne med at fartøyet var heller dårleg rusta for å motstå isskruing.

Ut frå dimensjonar og utrusting kan *Anni I* kanskje samanliknast med eit anna fartøy som tok seg

gjennom drivisbeltet til Nordaust-Grønland med ein overvintringsekspedisjon:

7de Juni i 1909/10

(Ishavsmuseet: Fartøyregisteret).

I dei ni åra som gjekk frå levering frå skipsbyggjaren til avseglinga til Nordaust-Grønland skifte fartøyet eigarar fleire gonger. Det var også ein del opp og ned med økonomien i drifta av fartøyet. Eigar av fartøyet var i 1922 eit partreiarlag, der Peder Pedersen i Tromsø var korresponderande reiar. Ved utrustinga av ekspedisjonen til Nordaust-Grønland kjøpte ekspedisjonsleiar og skipper Johan A. Olsen fartøyet for toktet. Kvar av deltakarene skal ha skote inn sin andel (*Register over Norges handelsflåte 1920*; Isachsen 1925; Hansen 2000).

Helge J. Listerud

Helge J. Listerud vart fødd på garden Lesterud i Vestre Toten i 1891. Han hadde ei syster som budde på Tjøme, i nærleiken av Tjøme radio. I tidlege ungdomsår oppheldt Helge seg ein del hos systera si. Der skal han ha kome i kontakt med folk frå Tjøme radio. Dette kan ha medverka til å vekke interessa for radio. Han tok sjømiliter utdanning i Horten innan ei grein som den gong gjekk under nemninga 'minør, torpedo og radio'. Nemninga kan tyde på at radioteknologi på den tid var såpass beskjedent utvikla at det kunne kombinerast med andre militære fagområder. I denne utdanninga var Helge saman med Nils Foldvik frå Tromsø som seinare tok fleire overvintringar som radiotelegrafist i Myggbukta.

Ein har ikkje sikre opplysningar som kan tidfeste den utdanninga. Heime på Toten har John Listerud eit gruppebilde på veggen som viser Helge Listerud og Nils Foldvik saman med to andre kullkameratar - alle i marineuniform. Ut frå gruppebildet er det truleg at Helge må ha vore i første del av tjueåra. Mest truleg var dette eitt av dei siste åra før første verdskrig.

Under første verdskrig skal Helge ha gjort teneste som radiotelegrafist på torpedojagaren *Garm* på finnmarkskysten. Elles skal han ha gjort tilsvarande teneste på blant andre Halten fyr og Færder fyr. Heller ikkje desse tenestene har ein grunnlag for å tidfeste nærare (J. Listerud: Personleg fråsegn).

Helge drog ikkje langt for å finne ektefelle. Garden Lesterud ligg i Vestre Toten kommune, nær grensa til nabokommunen Østre Toten. Om lag like nær grensa, på Østre Toten si side, ligg garden Snipstad. Der fann Helge kona si, Martha Snipstad, - på nokre månader nær like



"7de Juni".

gammal som han sjølv. Dei fekk to born, Halldis og John (Andersgaard; J. Listerud: Personleg fråsegn).

Helge og Martha fekk eit jordstykke av Martha sin heimegard på Snipstad. Stykket var bryllaupsgåve og eigna seg for bureising. Før Helge drog til Nordaust-Grønland, hadde Helge og Martha starta bureisinga. Dei hadde bygt ein låvebygning og innreidd fire rom der som tente som bustad inntil vidare (Andersgaard: Personleg fråsegn).

Geofysisk Institutt i Tromsø, ved direktør Ole Andreas Krogness, gjorde ein avtale med skipper Johan A. Olsen om å organisere ein fangstekspedisjon til Nordaust-Grønland og ta med ein radiotelegrafist og alt nødvendig radioutstyr (Hauan 2004). Organisatorane retta ein førespurnad til marinen i Horten for å finne ein eigna person til oppgåva som radiotelegrafist. Marinen anbefalte Helge Listerud. Helge var først på besøk i Tromsø. Der snakka han med både oppdragsgjevarane og skipper Johan A. Olsen. Besøket og samtalane ser ut til å ha gjeve meirsmak.

I familie- og omgangskrinsen heime på Toten var meiningane delte. Nokre meinte Helge burde gripe sjansen, andre rådde han frå å utsetje seg for det som syntest å vere såpass farleg.

Kona, Martha Listerud, forstod at Helge hadde lyst til å ta oppdraget. Ho sa at ho skulle klare å ta vare på seg sjølv og borna det året ekspedisjonen skulle vare. Med det var saka avgjort. Ved avreisa i juli 1922 tok Helge taxi til Kapp, båt over Mjøsa til Hamar og tog til Trondheim. Derifrå reiste han vidare med eit marinefartøy til Tromsø (Andersgaard: Personleg fråsegn).

Når Helge i løpet av overvintringa telegraferte til oppdragsgjevarane i Tromsø, avslutta han gjerne telegramma med ei oppmoding om å telegrafere vidare ei helsing til kona og borna.

Då ekspedisjonen var klar for heimreise 14. august 1923, sende Helge det siste telegrammet frå Myggbukta. Det gjekk ut på at farvatnet utanfor Myggbukta hadde vore isfritt i to døgn. Dersom det var isfritt også neste natt, ville ekspedisjonen dra frå Myggbukta neste morgon kl 0700. Martha Listerud fekk oversendt kopi av det siste telegrammet (Andersgaard: Personleg fråsegn).

Kva som hende etter det, er framleis ei gåte.

Lang tid seinare møtte Halldis Andersgaard tilfeldig Nils Foldvik. Han var på den tid ein noko eldre mann, men framleis i teneste i vervarslinga. Foldvik let vel over Helge. Han fortalde at dei andre i utdanningskullet ikkje var overraska over at det var akkurat Helge som fekk tilbod om å vere med på Johan A. Olsen-ekspedisjonen (Andersgaard: Personleg fråsegn).

Helge og Martha Listerud sine born

Halldis Listerud vart fødd i Østre Toten i 1918. Ho begynte på utdanning til sjukepleiar i Oslo i 1942. I 1948 gifte ho seg med Arne Andersgaard. Han var sekretær i Norsk Bygningsindustriarbeiderforbund, seinare Fellesforbundet. Halldis og Arne fekk to døtrer, Trine og Lise.

Halldis var fire år gammal då faren drog ut på den ekspedisjonen til Nordaust-Grønland som skulle vise seg å bli fatal. Ho var fem-seks år i 1923 og 1924, i dei åra då faren ikkje kom heim, uvissa rådde og det tragiske faktum at ektemann og far var omkomen demra for familien heime på Toten. Halldis var i ein alder som gjorde at ho har ein del minne om faren (Andersgaard: Personleg fråsegn).

John Listerud vart fødd i Østre Toten i oktober 1921. John var rundt ti månader gammal då faren reiste til Nordaust-Grønland. John har ingen direkte minner om faren.

I ungdomstida var John eit par år til sjøs. Dette fall i slutten av 1930-åra. Vel heimkomen i mars 1940 gjekk han inn i frivillig, militærliknande våpenopplæring i Toten-området - dette sjølv om han ut frå alder ikkje var vernepliktig. Då den tyske okkupasjonen kom kort tid seinare, vart han noko involvert i operasjonane på Vest-Oppland, sjølv om han ikkje deltok direkte i kampane.



John Listerud med bilde av far sin, Helge Listerud. Det andre bilde er frå telegrafistutdanninga i Horten.

I 1946 gifte John seg til gardsbruk på Snipstad i Østre Toten. Kona, Elise Schanche, var frå nabobruket til bruket som mor hans, Martha Snipstad, kom frå. John og Elise fekk to born, Anne Mari og Odd Helge. Sonen ber namnet til bestefaren vidare.

I 1975 overlet John garden til sonen og tok seg arbeid på Toten potetmjølfabrikk og brenneri. Som pensjonist har han utført arkivarbeid og slektsgransking for Toten økomuseum.

Frå 1946 var John med i Heimevernet. Der steig han i gradene til major og vart avsnittssjef for Mjøsa vestsida, frå Eidsvoll til Lillehammer (J. Listerud: Personleg fråsegn).

Nokre forhold omkring vilkår og lagnad for Johan A. Olsen-ekspedisjonen

Det er framleis usikkert kva som var Helge Listerud sitt viktigaste motiv for å reise med Johan A. Olsen-ekspedisjonen til Nordaust-Grønland. Tre moglege moment blir gjerne dregne fram: Eventyrlyst, fagleg utfordring og sjanse til god fortjeneste.

Johan A. Olsen kjøpte *Anni I* for ein kombinasjonstur for fangst og vervarslingssteneste. Geofysisk Institutt og Johan A. Olsen gjorde ein avtale. For kr 3.500,- skulle ekspedisjonen ta med ein radiotelegrafist og utstyr til ein radiostasjon. Geofysisk Institutt bekosta radioutstyret fullt ut. Kontrakten mellom Olsen-ekspedisjonen og radiotelegrafist Helge Listerud såg slik ut:

*'Fra Marinens Mineuoff,
Forening.*

Horten 14 de juli 1922

KONTRAKT
mellem

Hr. JOHAN OLSENS fangstekspedisjon til Grønland
og
U/ Minør Helge Listerud

Undertegnede påtar seg å gå med hr. Johan Olsens fangstekspedisjon til Østgrønland 1922-1923 som radiotelegrafist på almindelig mannskapspart.

Hvis denne blir mindre enn kr. 7.000.- syv tusen kr. netto. påtar det Geofysiske Institutt seg å yde et tilskudd av en sådan størrelse at han erholder denne sum.

Instituttet forbeholder seg i tilfælde adgang til å se ekspedisjonens regnskapsoppgjør.

Hvis ekspedisjonen p.g.a. isvanskeligheter blir nødsaget til å ta en overvintring til 1923-1924, utrækker kontrakten for et år til.

Foruten den i kontrakten oppførte lønn erholder undertegnede fritt komplett polarutstyr for hele turen.

Hvis ekspedisjonen må returnere i år, ydes en godtgjørelse av kr. 600.- pr måned'

(J. Listeruds arkiv)

Frå sjølve overvintringa veit ein lite. Fangstresultatet for året skal ha vore 70 kvitrev, 16 blårev, 10 isbjørnar og ein levande isbjørnunge, 6 ulvar og 7 moskuskalvar. Dette vart vurdert til ein verdi av ca 30 000 kroner i si tids pengeverdi (Brox 1963). Når opplysningar om fangstresultatet er kjende, må dei ha vorte telegraferte frå Myggbukta før *Anni I* forlet staden.

Ved *Anni I*-forliset gjekk fangsten tapt. Det same gjorde dagbøker og loggbøker som ekspedisjonsmedlemene - ikkje minst ekspedisjonsleiaren og radiotelegrafisten - høgst sannsynleg førte gjennom heile overvintringa. Av same grunn veit ein ikkje kven av ekspedisjonsmedlemene som oppheldt seg høvesvis i Myggbukta og Franklinhuset - eller om dei hadde eit system for skifting. Det einaste ein veit sikkert, er at Helge Listerud måtte bu i Myggbukta.

Leif Brox var sjølv radiotelegrafist og overvintra i Myggbukta i åra 1928-30 - i same stasjonshuset som m. a. Helge Listerud gjorde i 1922/23. Brox snakka seinare med dei som var telegrafistar på Jan Mayen vinteren 1922/23. Jan Mayen-folka hadde lite å fortelje, anna enn at ekspedisjonen i Myggbukta truleg hadde det godt. Verobservasjonane vart telegraferte til Jan Mayen så regelmessig at det bar ikkje bod om ekstrordinære vanskar av noko slag (Brox 1963).

Som det går fram av kontrakten mellom Johan A. Olsens fangstekspedisjon og Helge Listerud, var der ei viss opning for at ekspedisjonen, eller einskildmedlemer, kunne ta ei overvintring til, dersom til dømes vanskelege isforhold hindra avreise og skifting av mannskap i 1923.

Johan A. Olsen og folka hans måtte velje mellom ei ny overvintring og eit risikabelt forsøk på å forsere isen med eit fartøy som truleg ikkje var bygt eller utrusta for isnavigering. I følgje Brox skal Listerud over radio ha vorte tilboden høg løn for å vere igjen i Myggbukta åleine og vente til *Conrad Holmboe* kom inn til kysten. Listerud ser ikkje ut til å ha reagert på tilbodet om ekstra betaling. I ettertid veit ein at ein slik eventuell disposisjon ville ha innebore ei ny overvintring, heilt åleine.

Allereie sommaren 1923 - medan Olsen-ekspedisjonen framleis oppheldt seg i Myggbukta - hadde det meldt seg otte for at det kunne bli vanskeleg for *Anni I* å kome seg ut gjennom drivisbeltet. Den 22. juli 1923 fekk Martha Listerud på Toten telegram frå Tromsø med følgjande tekst:

'Expedisjonen seilklar; Men isen stenger enda. Ingen grund anta at de ikke slipper hjem iaar. Hilsen Toftner'.

(J. Listeruds arkiv)

Toftner var truleg ein tilsett ved Geofysisk Institutt i Tromsø.

Tida gjekk, utan at *Anni I* kom heim og utan at fartøyet gav livsteikn frå seg. Ut over hausten 1923 steig angsten for at noko var alvorleg gale. Halldis Andersgaard meiner å hugse at det vart snakka mykje om kva som kunne ha hendt. Like eins vart det skrive om saka i avisene. Martha Listerud var lenge overtydd om at uansett kva som kunne ha hendt, ville Helge greie seg. Ved juletider i 1923, skreiv Gunnar Isachsen eit brev til Martha Listerud:

'Asker 22.des 1923

Martha Listerud, pr. Lena st. Toten

Kjære fru Listerud,

Ja jeg skjønner nok at de er engstelig. Men saken er den at vi må være forberedt på alt, i det øyeblikk ingen vet noget.

Det er ikke aldeles umulig at vi får dem alle hjem igjen i god behold. At de skulle komme tilbake til Myggbukta nu i vinter er mindre sannsynlig. Men de kan godt være kommet til Scoresby sund, hvor danskene er i vinter.

Derute står også et par hus hvor det er virkelig kull. Vi kan da ikke vente å høre noe fra dem før i august-september i 1924. På den tiden etter 20. juli er gjerne fangstmenn fra Ålesund framme der. Trolig er det at staten søker seg i forbindelse med dem som pleier å gå hjemmefra i begynnelsen av juni.

Å sende unnsetningsekspedisjon før den tid nytter ikke da Scoresby Sund er utilgjengelig før ca. 1.august.

Jeg kan derfor kun sende Dem, kjære fru Listerud mine beste ønsker. Vær modig og bevar håpet!

*Deres Ærbødige
Gunnar Isachsen'*

(J. Listeruds arkiv)

Dette brevet viser til fulle at i forskingsmiljøa frykta dei det verste for *Anni I* og Johan A. Olsen-ekspedisjonen. Gunnar Isachsen kjende farvatnet og isen godt som nokon. Han var med *Conrad Holmboe* då skuta vart innestengd i isen på veg til Myggbukta i 1923.

Vi har ikkje eintydig dokumentasjon på kva tid *Anni I* offisielt vart erklært som tapt. Det var vanleg at det gjekk nokre år før sakna fartøy vart sletta frå skipsregisteret. Det forekom både ved Grønland og i Kvitsjøen at skipbrotne tok seg inn til kysten og overvintra der før dei fekk noko praktisk høve til å gje livsteikn frå seg. Men vi veit at *Anni I* vart sletta frå skipsregisteret i 1931 (Hansen 2000).

Direktør Ole Andreas Krogness ved Geofysisk Institutt i Tromsø kjøpte i eige namn, men på vegne av instituttet, stasjonen i Myggbukta frå Johan A. Olsens dødsbu (Mikkelsen 1994). Tidspunktet for dette kjøpet er ukjent.

Det ser ut til at ved nyttår 1925 vart det gjort ein del disposisjonar som hadde som føresetnad at *Anni I* var totalforlist og mannskapet var omkome. Ein livsforsikringspolise for Helge Listerud på kr 10.000,- vart utbetalt og sett inn på konto i Tromsø Sundets Sparebank 27. januar 1925. Martha Listerud hadde tidlegare fått utbetalt ein del pengesummar av Helge Listerud si kontraktfesta godtgjering. Ved sluttoppgjering var Helge Listerud sitt tilgodehavande hos Geofysisk Institutt ca kr 5.500,-. Denne summen vart sett inn i same bank 4. juli 1925. Listerud sitt samla tilgodehavande var ca kr 15.500,-. Dette vart delt i to partar, med ca 7.750,- til Martha Listerud og same sum til deling på borna Halldis og John (Kopi i J. Listeruds arkiv).

Bureisingsarbeidet på jordstykket til Helge og Martha stoppa då Helge kom vekk. Men jordstykket og bygningen vart Martha sin heim i lang tid. Til vidare livsopphald for seg og dei to borna starta Martha Listerud eit heimebakeri. Halldis budde også der til ho begynte på

sjukepleiarutdanninga i Oslo i 1942. Martha Listerud døydde i 1961, vel 70 år gammal (Andersgaard: Personleg fråsegn).

Fire ishavsskipperar med namnet Johan Olsen

Johan A. Olsen frå Skulsfjord, skipper på *Anni I* og leiar for overvintringsekspedisjonen i Myggbukta 1922/23, hadde tre namnebrør som også var yrkesbrør:

Johan O. L. Olsen

Johan O. L. Olsen frå Balsfjord førte *Quest* på fangst ved Newfoundland i 1940. På grunn av den tyske okkupasjonen av Norge vart dei norske fangstskutene på feltet ved Newfoundland verande i Amerika. Johan O. L. Olsen førte *Quest* i krigteneste til 1942 (Topp: Personleg fråsegn).

Johan P. K. Olsen

Johan P. K. Olsen frå Ålesund vart fødd i 1879. Han var mest kjend som førar av *Veslekari* i mange år.

Johan J. Olsen

Johan J. Olsen frå Ålesund vart fødd i 1910. Han var son til Johan P. K. Olsen. Johan J. Olsen var knytt til *Polarbjørn* (ex *Jopeter*) som styrmann og førsteskyttar. Ved fleire høve vikarierte han som skipper.

Minneord

John Listerud

John Listerud døydde 29. oktober 2006, etter ei tids sjukdom. Han vart 85 år gammal. Saman med systera Halldis Andersgaard var han min viktigaste informant i arbeidet med artikkelen om faren, Helge Listerud, og Johan A. Olsen-ekspedisjonen til Nordaust-Grønland i 1922/23.

John Listerud var ein solid støttespelar for Toten økomuseum og historielag, og han gjorde mykje frivillig arbeid for museet og laget. Museet skipar regelmessig til det som blir kalla Totentreff - kveldssamlingar med foredrag og diskusjon om lokalhistoriske tema. Ved slike tilskipingar var John ein hyppig deltakar, som både tilhøyrar og foredragshaldar. Siste foredraget han heldt, gjaldt heimebrenning på Toten. Siste gongen eg besøkte han, var han merkt av sjukdom. Men han heldt likevel eit heilt lite foredrag for meg om meieridrift på Toten i tidlegare tider. Like til det siste var han på leiting etter kjeldemateriale som kunne kaste meir lys over lagnaden til *Anni I* og Johan A. Olsen-ekspedisjonen. På ei samling i Totentreff-serien kort tid etter at John Listerud hadde gått bort, sa Torveig Dahl frå museet minneord om han. Møtelyden heidra han med eitt minutt stille.

John Listerud vart ført til den siste kvilestaden frå Hoff kyrkje i Østre Toten 7. november 2006, under stor deltaking. Ved gravferda vart det sagt mange gode ord om John Listerud sin innsats på fleire samfunnsområde. Minnestunda etter gravferda viste at Helge Listerud, som miste livet i Grønlandshavet i 1923 under ukjende omstende, har ei stor slekt med sterkt samhald etter seg.

Magnus Sefland

Referansar

Informantar

Halldis Andersgaard og John Listerud i ei rekkje samtaler.

Andre informantar: Anne Mari Amlie, Lise Andersgaard, Susan Barr, Arne Foldvik, Bjørn Hylene, Kjell-G. Kjær, Odd Helge Listerud, Odd Raftevoll, Tore W. Topp.

John Listeruds arkiv

Usignert kopi av kontrakt av 14.07.1922 mellom Johan A. Olsens fangstekspedisjon og Helge Listerud.

Kopi av telegram frå Toftner i Tromsø til Martha Listerud, datert 22.07.1923.

Kopi av brev frå Gunnar Isachsen til Martha Listerud, datert 22.12.1923.

Kopi av notat av Leif Brox om *Anni I*-ekspedisjonen, datert 21.12.1963.

Kopiar av diverse skriv i samband med det økonomiske oppgjeret i åra 1925 og 1926.

Arkivet etter Schjelderups Sælfangstrederi, Skånland i Bodin

Ved Tore W. Topp, Hamar

Opplysningar om MS *Polarulv* og DS *Quest*.

Fartøyregisteret ved Ishavsmuseet Aarvak i Brandal

Opplysningar om dei involverte ishavsfartøya.

Litteratur

Devold, Hallvard: *Polarliv* (1940).

Hansen, Odd Magnus Heide: *Ishavsskutenes historie III* (2000).

Hauan, Marit Anne: 'Det sterke, frie liv i villmarken'. I *Norsk Polarhistorie III* (Red. Drivenes og Jølle) (2004).

Isachsen, Gunnar: *Grønland og Grønlandsisen* (1925).

'Kalendertabell fra 1801 til 1980'. *Fasiten 1963. Almanakk for ungdom* (Red. Lauritz Johnson).

Listerud, John: 'Totning på Grønland'. I *TOTN. Årbok 1998* (Red. Torveig Dahl) (Toten økomuseum og historielag 1998).

Mikkelsen, Peter

Schmidt:

Nordøstgrønland

1908-60.

Fangstmandsperioden

(1994).

Oterhals, Leo: *Polhav*

(1997).

Register over Norges

handelsflåte 1920.

Artikkelskrivaren sine

eigne observasjonar

under Quest Historisk

Ekspedisjon til

Nordaut-Grønland

med MS *Fogo Isle* i

august 2001.

Foto Ole Chr. Røren

Hau - Johan

Av Rolf O. Klepp

Eg var på Hareid på vitjing for nokre år sidan. Vi gjekk ein tur langs hamna. Der fekk eg sjå ei skute eg drog kjensel på.

Det var selfangstskuta «Aarvak».



Myggbukta radio fotografert i 2006.



Han som gjekk saman med meg – ein Hareids-mann – kunne fortelje at sogelaget på Hareid hadde overteke skuta, og at ho no fungerte som eit slags flytande museum. Eit prisverdig tiltak.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Men dette var i kortare periodar.

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



Med presisjon spytta Hau-Johan rett i katte-kjeften

(Illustrasjon av Per Nesje Nilsen)

Sterkt og billeg.

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

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

Skuter som forliste -5

D/S «Brandal» - Havari på propellaksling i Danskestredet den 25.juni 1918.

Som ei avveksling i serien «Skuter som forliste» har eg denne gongen leita fram ei sjøforklaring om eit nestenforlis.

Sjøforklaringa handla om D/S «Løftingen» som ytte hjelp til «Brandal» slik at skuta kom seg ut av isen i dagane frå 25. juni til 1. juli 1918. «Brandal» blei slept ca. 2 mil ut frå iskanten. Deretter segla skuta med kurs for Island, og kom til Patricfjord den 6. juli.

«Løftingen» krevde kr. 15 000,- for å ha berga «Brandal» frå forlis. Det bør nemnast at begge skutene tilhørde same reiarlaget, Peter S. Brandal. Framstillinga av hendinga gjengitt av partane i sjøforklaringa må vel også sjåast i denne samanhengen.

Av brevvekslinga mellom reiarlaget og assurandørane går det fram at det var usemje om dette var berging i Sjølovens forstand, eller berre ei handsrekning frå det eine fartøyet til det andre.

I den samanheng kan det vere interessant å merke seg argumentet som blei hevda frå assurandørhold i brev av 1. november 1919, og eg siterer:

«Saavidt vi erindrer, blev en lignende sak paadømt av sjøretten derhen, at hjælp som ydes ikke skal komme ind under betegnelsen bjergning, men kun som en selvfølgelig handsrækning, og hvorfor der kun blir at yde de direkte utlæg». Sitat slutt.

Så vidt eg kjem i hug blei denne sedvane frå ishavet, at ein har plikt til å hjelpe kvarandre utan å påberope seg bergeløn, sist brukt og teken til fylgje av retten i slutten av 1970-åra, då den færøyske trålaren «Solberg» sette fram krav om bergeløn etter å ha hjelpt reketrålaren «Lars Nyvoll» ut av isen ved Aust-Grønland.

Av erstatningsberegninga går det fram at det blei utbetalt kr. 15 000,- til «Løftingen» som «assistancegodtgjørelse». Dette var også kravet.

«Brandal» var bygd i 1911 og var kaskotrygda for kr. 50 000,-. Dessutan hadde skuta trygda fangst og utstyr for ytterlegare 50 000,-. Fangsten åleine utgjorde 360 dyr og 120 tønner spekk til ein verdi av kr. 22 000,-.

Sjøforklaringa som ikkje vart halden før den 15. august 1919, med mannskapliste for «Brandal», fylgjer i si heilheit.

Sigbjørn K. Rosbach Røren.
Ålesund.

Byfogden i Aalesund

Gjør vitterlig:

Aar 1919 den 15. august blev sjøret sat paa byfogedkontoret adm. av kst. byfoged Alfred Sanne og medbtjent av de opnævnte faste, før edfæstede sjøretsmedlemmer verftseier Magnus Florvaag og maskininspektør O. Larsen

Hvorda foretokes sjøretssak nr. 128/1919

D/K «Brandals» havari, ishavsturen 1918.

Skipper Ragnvald Bjerkenes tilstede, likesaa Møller Christensen for Michael Fr. Meldahl for assurandøren.

Administrator fremla 1. Begjæring med brammelse. 2. Indberetning og 3. Mandskapsfortegnelse.

Det fremlagte akteres:

Til

Byfogden i Aalesund,

Aalesund.

Herved tillater jeg mig ærbødigst at begjære sjøforklaring avholdt over D/K «Løftingens» bjergning av D/K «Brandal» i ishavet juni 1918.

Jeg tør anmode Dem underrette i god betids til hr. Peter S. Brandal, Brandal, naar sjøforklaringen kan avholdes.

Brandal pr. Aalesund den 5. aug. 1919

Ragnvald Bjerkenes.

(fører av D/K «Brandal»)

Berammes til foretagelse ved Aalesunds sjøret fredag den 15. august 1919 kl. 4 ½ eftm. i retslokalet paa Aalesunds raadhus.

De interesserede maa varsles.

Som sjøretsmedlemmer opnævnes: 1. verftseier Magnus Florvaag 2. maskininspektør O. Larsen. Varamand skibsreder Kongshaug.

Aalesunds sjøret 13. august 1919.

Alfred Sanne

kst.

Frl. 15/8 1919

Alfred Sanne

kst.

Indberetning om D/K «Løftingen» bjergning av D/K «Brandal» i Ishavet juni 1918.

Den 25. juni 1918 befandtes «Brandal» i ishavet paa 63 grader bredde ca. 6 mil inde i isen. Veiret var disigt med lit skodde. Vinden var s.v. Flaulig.

Under bauningen i isen var jeg saa uheldig at skibet skrenset paa en isfot, og derved svinget skutens agterende ind til iskanten. Der blev øieblikkelig stoppet i maskinen, men vi rak ikke at faa sætte proppellen paa seiling, hvorfor axelen blev bøiet, idet isen tok fat i propellen. Under det efterfølgende forsøk paa at at faa axelen rettet, blev den desværre brukket. Kl. Var da 2 em. s.d., jeg fløitet efter hjælp og D/K «Løftingen» indfandt sig straks efter. Jeg bad om hjælp ut av isen, og «Løftingen» besluttet at forsøke bjergningen. Isen var nu tæt, saa det var umulig for øieblikket at gjøre nogete. Kl. 10 samme dags eftm. slakket isen lit op og slæper blev sat ombord til «Brandal», hvorefter «Løftingen» begyndte at trække utover, kursen var S1/2 O.

Slæpningen fortsatte hele natten til om morgonen kl. 9 f.m. 26. juni, da isen tætnet igjen, og vi blev liggende stille i 2 tim. Det var fremdeles skodde, men flau vind. Kl. 11 fm. Slakket isen lit op og slæpningen begyndte igjen, og fortsatte til kl. 6 em. s.d. da isen igjen tætnet, og slæpningen maatte atter indstilles.

I nærheten hvor vi laa var en hel del fangst og «Løftingen» forlot oss en tid for at fangste. K. 11 em. s.d. Friskede vinden, skodden tætnet, og vi signalerte med fløiten til hverandre, hvorefter «Løftingen» straks efter fandt os igjen.

Isen satte yderligere isammen, og vi blev med begge fartøier liggende faste til den 28. juni kl. 2 fm. Skodden lettet nu og vinden flauet, og vi fik atter begynde farten, der varte til kl. 2 em. s.d., da isen igjen tætnet, vinden blev frisk av V.N.V., og vi blev liggende stille. Natten til 29. juni begyndte dønning av S.V. og vi blev liggende stille. Natten til 29. juni begyndte dønning av S.V. og vi var alle i arbeide fælles med «Løftingen» for at holde fartøiene mest mulig klar af det sterke tryk fra isen. Kl. 8 fm. Den 29. juni minket dønningen, skibene hadde ikke lidt nogen nævneverdig skade, og kl. 3 em. s.d. flauet vinden, hvorefter slæpningen atter begyndte. Var var endnu ikke istand til at se iskanten. Skodden tyknet, men slæpningen fortsattes. Under farten brækkedes slæperen 2 gange.

Den 1 juli kl. 10 fm. naadde vi ut i iskanten, dønningen blev nu svær, og det saa en tid stygt ut for fartøierne, idet slæpningen gjorde manøvreringen vanskelig, men kl. 1 em. s.d. fik vi endebakse os klar iskanten. Vinden var flaulig. «Løftingen» slæpte os ca. 2 mil ut av iskanten. Kl. 3 em. s.d. forlot «Løftingen» os for atter at gaa i fangst, vi fik seilene paa og satte kurs for Island, vinden blev frisk og vi kom heldig til Patricfjord den 6 juli.

«Løftingen» fangsttap i denne tid maa anses stort, og den fik ei heller fuld last, men jeg tør bemerke at om den ei saa trolig hadde hjulpet os, vilde jeg anse det tvilsomt at bjerge skibet ved egen hjælp, og i tilfælde «Løftingen» vilde indstille den besværlige bjergning, kunde jeg ikke andet end ha forlat vort skib.

Brandal pr. Aalesund den 17 septbr. 1918.

Ragnvald Bjerknes
fører av D/K «Brandal».

For ovennævnte bjergning forlanger D/K «Løftingen»s reder, skipper og mannskap kr. 15000,-, femten tusinde kroner.

Brandal den 17 septbr. 1918.

Reder. fører av D/K «Løftingen»
Frl. 15/81919
Alfred Sanne
kst.

Mandskapsfortegnelse v/ D/K «Brandal», ishavsturen 1918.

1 ste skytter	Mathias Bjerknes
2 den -« -	Peder Bjerkvik
maskinist	Amund Brænde
fyrbøter	Martin Klep
stuert	Andreas Hansen
fangstmand	Gamal Mork
-»-	Eilert Fiksdal
-»-	Lars Botn
-»-	Asbjørn Engeset
-»-	Andreas Bjerkvik
-»-	Einar Kongshaug
	Ragnvald Bjerknes (skipper).

Frl. 15/8 1919

Alfred Sanne
kst.

Skipper Ragnvald Bjerknes, 2 den skytter Peder Bjerkvik og fangstmand Lars Botn foreholdtes vidneansvaret.

Fremstod Ragnvald Rasmus Bjerknes, 26 aar gl., skipper, bopæl Bjerknes i Volden, parterne uforbunden og uten interesse i saken, henholdt sig til den fremlagte indberetning, som i det store og hele stemmet med journalen, hvormed den konferertes.

Vidnet tilføier paa foranledning av assurandørens repræsentant at der ikke var nogen speciel fare for D/K «Løftingen» uten under slæpningen ved iskanten. Vidnet anser det sandsynlig, at skuten vilde være bleven skruet istykker av isen, om der ikke var kommet hjelp. - Vidnet oplyste at maskinisten nu er i Stavanger og at han hadde vagt.

Oplæst og vedtat.

Fremstod 2. vidne, Peder Johannes Hansen Bjerkvik, 21 aar gl., fisker, bopæl i Volden, tidligere 2. skytter paa D/K «Brandal», parterne uforbunden og uten interesse i saken og forklarede:

Da akslen blev brukket laa vidnet og sov og blev purret op, det var efter vidnets erindring ved middagstid og i slutningen av juni eller begyndelsen av juli d.a. Vidnet forklaret at man tok mesanbommen for at bænde tilbake eller forsøke at rette propelaxlingen, men brak mesanbommen, hvorefter man forsøkte at rette propelaxlingen med klyverbommen, men brak da propelaxlingen.

D/K «Løftingen» som laa i nærheten og fangstet, kom efter anmodning til hjelp.

Under slæpningen forlot D/K «Løftingen» os en gang, da isen blev tæt og slæpningen vanskelig, likesom der opdagedes god fangst, men efter ca. 3 timers forløp maatte D/K

«Brandal» signalisere til D/K «Løftingen» som da straks kom tilstede. Slæpningen blev da fortsat til ut paa iskanten. Slæpningen tok ialt ca. 7 dage. Da D/K «Brandal» kom ut fra iskanten, greiet den sig selv og satte seil til for Island.

Vidnet tror at man maatte ha forlatt D/K «Brandal», om D/K «Løftingen» ikke var kommet til hjelp. Da man 2 den gang signaliserte til D/K «Løftingen» og den saa kom til, var der sterk taake.

Fremstod 3. vidne, Lars Andreas Størkersen Botn, 20 aar gl., fangstmand, bopæl Austefjorden i Volden, parterne uforbunden og uten interesse i saken, forklarede sig i overenstemmende med foregaaende vidne, hvis forklaring derefter oplæstes for ham, idet bemerkes at 2. vidne var paa dæk, da propelaxlingen brak og at han angir tiden til slutningen av juni d.a.

Oplæst og vedtat.

Peder Johannes Hansen Bjerkvik og Lars Andreas Størkersen Botn edfæstedes.

Sjøforklaringen sluttet.

Alfred Sanne

kst.

Magnus Florvaag

Olaf Larsen

Herfor til statskassen betalt

for behandling kr. 10,00

« utskrift av 3 ark 2,40

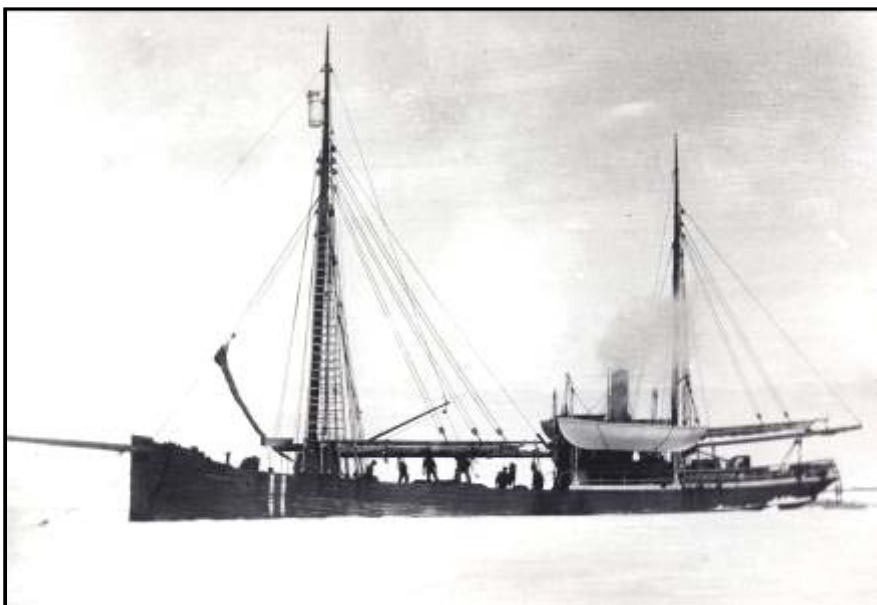
kr. 12,40

Overenstemmende med protokollen

og det fremlagte bekræftes:

Alfred Sanne (sign.)

Aalesund
byfogedembede



”Løftingen”

M/S «Flemsøy».

Av Havtor Hofset

Bilda viser forliset til M/S «Flemsøy» i Vesterisen i 1977. Dette var slutten på ein lang og ærerik historie. Mannskapet på tolv mann



vart tekne om bord i M/S «Brandal». Skuta hadde store skader og lekkasjar i baugen ved forliset.

«Flemsøy» har vore med på mange redningsdådar opp gjennom åra. Skuta vart bygd ved Bolsøynes Verft i 1917 for eigarar i Ålesund. I 1933 kom skuta til Hareid, der vart ho heimehøyrande i 44 år.

Ho vart ombygd og fornya mange gongar.

Johannes H. Brandal var skipper til 1949, då tok Peter P. Brandal over som skipper medan dei bygde nye «Polaris». Sidan 1950 var Karl J. Brandal skipper ombord stort sett heile tida., ca 27 år, noko det står respekt av.



Nordaut-

Grønland-kveld på Ishavsmuseet 18. oktober.

Heile 227 personar løyste billett til arrangementet som er det best besøkte museet nokon gong har hatt under Hareidsstemna.

Sigbjørn Røren som til liks med ein av foredragshaldarane var med M/S «Minna til Grønland i sommar, var programleiar. John Giæver jr. fortalde og viste film frå turen; heilt frå båten la frå kai på Hareid i august, over til Grønland via Jan Mayen, dei mange fangsthyttene, fjordane, is og isfjell overalt. På overseglinga bortover var det godvêr . Men på heimturen var det stiv kuling, motvind og høg sjø. Skuta tok det fint, men det mannskapet kjende det på kroppen.

Peter Schmidt Mikkelsen som har skriva den store boka «Nordøst-Grønland 1908-60: Fangstmandsperioden», fortalde mellom anna om dei tidlege ekspedisjonane til Severin Liavaag og Vebjørn Landmark og korleis det stod til med hyttene i dag. NANOK – eit ikkje-kommersielt selskap - har som oppgåve å ta vare på hyttene. Å ta vare på alle, er ei umogeleg oppgåve. Men til no er det sett i stand 20 hytter.



Ivar Ytreland fortalde om tilknytninga som folk frå Brandal har hatt til Nordaust-Grønland. Han fortalde om dei mest kjende stasjonane. Han fortalde historia om ekspedisjonen som frakta med 800 kg poteter til overvintringa. Etter 14 dagar var potetene frosne.

Det var pause og praten gjekk og det var kaffimat og loddsal. Paul Sandanger song om den enkle mentaliteten til «Bonde ifrå Hareid».

40 år sidan redningsdåden utanfor Hirtshals.

«Skagerrak» som var eitt år gammal og hørde til Kristiansand Dampskibsselskap, forliste 7. september 1966 med 97 passasjerar og eit mannskap på 47, sju jarnebanevogner og 15 bilar. Alle personane vart redda i land, men ein person omkom av hjartestans.

Akterporten vart slått inn av ein ein brottsjø om lag kl 1130. Det var storm og bølger på opptil 15 m. Kl 1845 sokk båten, fem nautiske mil nordvest for Hirtshals.

Det var ein storstilt redningsaksjon som gjorde at ingen kom vekk i forliset. Ishavsskuta «Polarhav» redda 30 av folka om bord og førte dei inn til Kristiansand.

Ingrid Årstad - den gongen berre fem år gammal - var ei dei som «Polarhav» berga i uvêret. Foreldra hennar og storebroren vart også berga, men av ein annan båt, og dei vart tekne inn til Hjørring. Det tok eit par dagar før familien igjen var samla.

I 2001 var Ingrid Årstad på Ishavsmuseet i Brandal og møtte redningsmennene sine. - Det var ei utruleg sterk og oppleving, seier ho til avisa Fedrelandsvennen. - Det var flotte menn som gjorde ein kjempeinnsats. Ho fekk fekk redningsvesten ho hadde på seg den gongen i gåve.

I ettertid er det sagt at forliset til «Skagerrak» gjorde at norske styresmakter styrkte beredskapen til sjøs. Noko som kjem også oljeverksemda utanfor kysten vår til gode.

Boka om ishavsbygda Tjørnvåg.

Av Finn Sindre Eliassen

Richard Bergh: Ein gong ei ishavsbygd, utgitt av Herøy kulturstyre i 1981, 160 sider, illustrert.

Hausten 1970 – det var i september - vart «Grande» taua frå Smedvik mek. Verksted i retning av Flåvær. Ein stad mellom Flåvær og Kirkholmen venta ei snekke som viste plass. To karar gjekk om bord i «Grande» og ned i romet og tok vekk eit stykke av garneringa så dei fekk legge dynamitten ned mellom spanta for å sprengje skikkeleg ut. Dei la dynamitten på plass, tente lunta og skunda seg opp ein stige som dei hadde late stå igjen om bord. Snekkja frå Flåvær låg ved sida. Dei kravla om bord i henne og gjekk eit stykke ifrå. Det small, og nokre fjølabitar fauk i lufta. Den siste ishavsskuta frå Tjørnvåg gjekk til botnar.

Slik sluttar Richard Bergh si framifrå bok om ishavsbygda Tjørnvåg. Bergh starta innsamlingsarbeidet til boka våren 1973 og var ferdig våren 1981. Jarl Grimstad sitt arbeid med samlinga av ishavsting ved Tjørnvåg skule – Ishavsgalleriet – var kanskje det som gjorde at denne boka vart skriven. Samlinga inneheldt utstoppa dyr, fangstreiskap og bilete frå



selfangstmiljøet, tenkt til bruk i undervisninga. Og til samlinga knytte det seg historier og fortellingar som det hasta med å samle inn. Richard Bergh - den røynde folkeminnesamlaren - såg det som ei interessant oppgåve å arbeide med dette stoffet. Særleg sidan det hadde interesse langt ut over både skulearbeidet og lokalmiljøet i Tjørvåg.

Som det står i føreordet, er boka skriven for å minne etterslekta om korleis mange måtte kjempe for føda, og kor mykje dei måtte yte for å finne nye driftsformer på havet. Boka er ei samling stoff, nedskrive delvis direkte frå dei som sjølv var med på selfangsten, og delvis frå dei som var heime. Mange av informantane var komne godt opp i åra, og innan få år hadde desse opplysningane vore tapte for ettertida.

I alt var det atten ishavsskuter som høyrde heime i Tjørvåg. Boka inneheld artiklar om alle saman. Eg les at tolv av desse forliste i isen. Ei av desse var «Pels» som forliste i Vesterisen i katastrofeåret 1952; alle 14 mennene om bord kom vekk. Det er nesten så eg stundom tvilar på om det var strevet verdt. Den første ishavsskuta i Tjørvåg var «Sjøblomsten» eller «Søblomsten» som ho opphavleg heitte. Den 11. juli 1905 gjekk ho ut frå Ålesund på første turen til ishavet. Johan Sandvik var skipper. Seinare tok den kjende skipperen Paul Lillenes over roret.

Her er intervju med kjende personar frå fangstlivet. Det kan nemnast Ole Rødseth – som mange meiner er den beste skyttaren som har vore i isen herifrå - Arnulf Sandvik, Martin Rafteseth, Osvald P. Lillenes, Nils K. Leirvik og mange, mange andre. Ja, boka har også med eit intervju som Bjarne Rabben gjorde med Johan Sandvik i 1955 då Sandvik var 83 år gamal. Sandvik var med «Nils Liaaen» i 1898; ei av dei tre skutene som starta selfangsten frå Sunnmøre.

Eg skal ta med to historier frå boka. Den første historia er om Johan Sandvik. Han dreiv ishavet til han var i sitt 67. år. Han var godt likt og litt av ein hardhaus. Bergh fortel om ein gong Sandvis overnatta åleine på eit isflak i sprengkulde i Kvitsjøen. Fem av mannskapet var på eit anna flak. Det var med «Søndmøringen» i 1923. Martin Rafteseth fortel til Bergh: «Men det vart no til at dei kom om bord. Sandvik var den fyrste, det var no hånå me peikte mest etter, for han var åleine, og me rekna med at han var mest forfrosen. Det var vel nesten til middag, stuerten hadde varm frukost, og me hivde ut ein tauleider so han kunne klivne ombord. Stuerten var der og tok imot hånå, og skulle ta nedi hånå og hjelpe hånå. Men han trengte ikkje noka hjelp.

Stuerten sa: - Ja, no må du kome, Sandvik, no e du vel so forfrosen at det e løye det e liv i dej. No må du kome, so skal du få dej ein varm, god kaffi. Ja, han svarte ikkje noke på det. Men det fyrste han gjorde når han kom ombord det var å knipe etter stuerten og begynne å springe etter hånå!

Men det varte ikkje lenge, Sandvik fekk seg mat og varm kaffi, og tok på seg storetrøya si og vettene, og fór opp i tynna, so det var ikkje likt til at han hadde vore oppe heile natta og frose og lide vondt. Og ikkje hadde han det med å kolve ti seg konjakkar eller noke sånt heller. Nei, kaffi var greit nok til hånå!»

Den andre historia er om Ole Rødseth eller Ola Volding som han gjerne vart kalla. Arnvid Rafteseth fortel: ”Han Ole Rødseth var ein ekspert med skytinga, han var vel Norges beste skyttar på den tida. Han brukte å skyte inn geværa sine sjølv. Han hadde med løp, og so monterte han dei sjølv og skaut dei inn”.

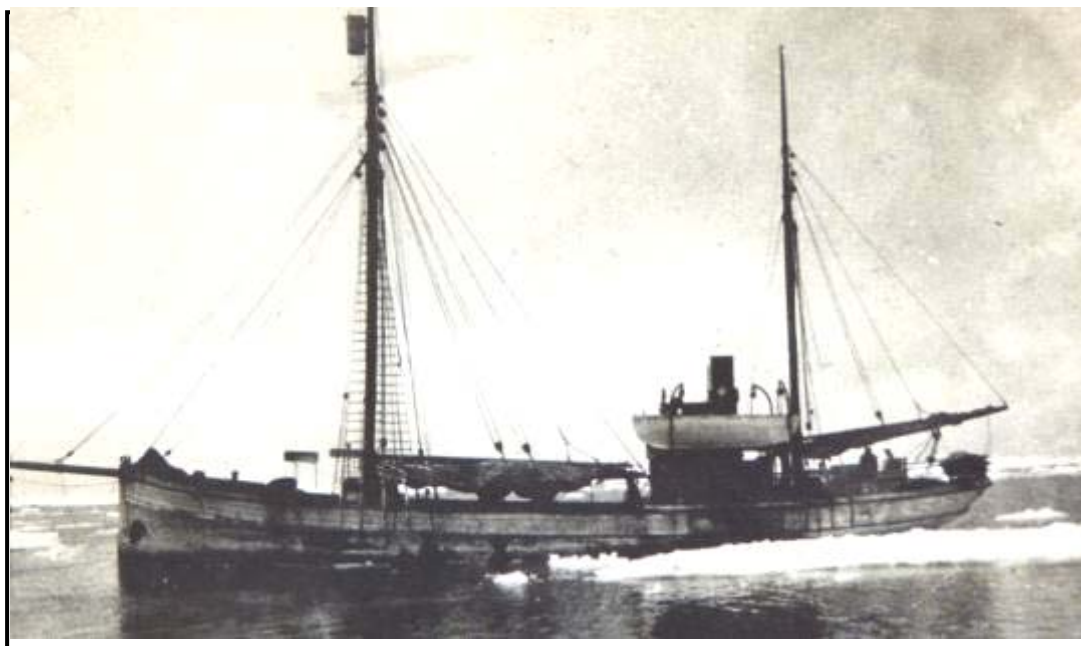
So var det ein dag stuerten var framme under lugardørken, der var frostfritt, so der hadde dei alltid potetsekkene. Han måtte dit og hente poteter. Ja, so var det ein dag han hadde vore framme der og henta potet og kom opp på dekk igjen. So skulle han sjå seg rundt, han brukte å røykje pipe. Og der låg Ole Rødseth attunder halvdekk – som vi sa – han brukte å sette ei fjøl heilt frampå baugen, og so tok han inn kaminrøret og fekk sot på fingeren og trykte på denne fjøla, og geværet var ikkje bra nok før han hadde skote ut sotflekken.

So kom han der, han Peder Sunde, so kom han opp frå lugarkappa og skulle sjå seg rundt på isen. So stod han med pipa i munnen. Der la Ole Rødseth an og skaut pipa to munnen! Ja, det skal vere sant.

Ja, han var fenomenal å skyte. Han skaut med hagl fugl under flukt. Dei påstod han sikta ikkje, han berre trykte av. Men han trefte no alltid, so han måtte no ha ei peiling på det.»

Noko som slår meg når eg les i denne boka, er kor nær vi kjem fangstmiljøet slik det ein gong var. Ord og seiemåter er ekte. Det var slik dei snakka. Det hugsar eg frå oppveksten. Vi nærmast budde om bord i fangstskutene når dei låg ved kai og lossa.

I år er det 25 år sidan denne boka kom ut. Ho har halde seg svært godt i desse åra. Det er kanskje på tide med eit opptrykk?



”Søndmøringen”



PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7

Returadr:
Ishavsmuseet
6062
Brandal



Helsing til Isflaket.

Juleutgåva av Isflaket ligg føre, med spennande sider om ishavsliv og historie.

Den nye teknikken med trykking har vi sjølv sagt glede av i denne utgåva og. Som kjent finn du Isflaket på foreininga si heimeside: home.no.net/ishavsmv/
Eit nytt år ventar oss, og optimistar som vi er, så gler vi oss til å ta fatt.
Vi takker alle våre medlemmer for året som har gått, med ynskje om :
God Jul og
Godt Nyttår.

Med helsing
Johan Ole Brandal
Leiar i Ishavsmuseets Venner

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

