

ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 1/ 2007 april 9. årgang, kr. 40,-



I denne utgåva av Isflaket:

Nordaust-Grønland 2006 – ei eventyrreise.
Gidsken Jakobsen – ein kvinneleg flypioner.
Frå bokhylla.
Stubbar.
Nytt frå Ishavsmuseet.

Skuter som forliste -6
Ishavsskipperar og aldrar.
På ishavet med M/S Søndmøringen.
Femte generasjon selfangar.

ISFLAKET

Redaksjon:

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

Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hovset

LEIAR

I Vesterisen i år kan det fangast inntil 31 200 vaksne grønlandssel, medan det i Austisen kan takast 15 000 vaksne dyr. Ein kan også avlive ikkje-diande ungar, og då skal to ungar telje som eit vakse dyr. Fiskeri- og kystdepartementet har bestemt seg for å støtte den norske selfangsten i Vesterisen og Austisen med 13,5 mill. kr i 2007. Pengane vert gjevne som driftstilskot. Inntil fire fartøy i Vesterisen og eitt fartøy i Austisen vil kunne søke om tilskot for å drive selfangst i desse områda. Dersom fleire fartøy melder seg kan Fiskeridirektoratet nytte seg av loddtrekning for å bestemme kva for fartøy som skal få støtte. I skrivande stund veit vi ikkje kva for fartøy som skal i isen. Men vi veit at *Polarstar* ligg og gjer seg klar til å leggje ut.

På seinsommaren i fjor var Minna på ein tur til Nordaust-Grønland. Sigbjørn Røren som var med på turen, har skrive ein illustrert reportasje frå ekspedisjonen som vart som eit eventyr for dei som var med.

Magnus Sefland har skrive om den kvinnelege flypioneren Gidsken Jakobsen frå Narvik. Ho er på ein måte ein bindelekk mellom ishavsmiljøa på Sunnmøre og i Nordland. Det var far hennar - Nils Jakobsen - som bygde *Polarbjørn*. Sefland har fått god hjelp av konservator Olav Gynnild ved Norsk Luftfartsmuseum i Bodø, som i fleire år har arbeidd med å få fram opplysningar om Gidsken Jakobsen og som held på å skrive bok om henne.

I den faste spalten *Frå bokhylla* har vi denne gongen ein artikkel av Jostein Hovland som skriv om den store boka i oppveksten; ei bok som har følgt han i 65 år. Det er boka *Skårungen* av Oscar Sund.

Sigbjørn Røren har vore i arkiva og funne fram ei ny sjøforklaring til serien *Skuter som forliste*. Denne gongen frå *Kvitungen* sitt dramatiske forlis i Stretet i 1935.

Havtor Hovset har intervjua Reulf Moltu frå Moltustranda i Herøy om den første ishavsturen hans med *Søndmøringen* i 1947.

Den morosame historia har vi med i John Giæver sin uforlikneleg penn. Magnus Sefland er på sporet etter den eldste og den yngste skipperdebutanten på selfangst.

Vi helsar lesarane våre og vonar at alle finn lesestoff som interesserer. Og vi takkar alle som velvillig og entusiastisk stiller opp og skriv for dette bladet. På pengar blir dei ikkje rike.

Brandal 29.3.07 Helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Ole Christen Røren - formann, Margit Skeide, Tor Riise – kasserar,

Peter Josvald Brandal, Jan Bigset, Oddfrid Kleppe, Roger Korsnes.

Isflaket: Finn Sindre Eliassen, Havtor Hovset og Webjørn Landmark

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL - <http://home.no.net/ishavsmv>

Nordaust-Grønland 2006 – ei eventyrreise.

Av Sigbjørn K. Rosbach Røren

Då telefonen kima søndag føremiddag den 13. august 2006 var ventetida over.

Det var Ole-Christen som var i andre enden. Meldinga var kort og grei: Vi møtast i Ålesund om bord i "Minna", i dag kl. 14.00.

Det er underlig å tenkje på at denne sumaren er det 53 år sidan min fyrste tur på sjøen . Det var i 1953, og turen gikk då til Jan Mayen, den same vegen som vi no skal leggja ut på i vår fyrste etappe til Nordaust Grønland. Etter mange turar, som gamle "Minna" gjorde, både før og etter 1953, finner vi namn som Minnarenn og Rørenryggen på kartet i sjøområdet nordvest for øya. Det er namn etter både skuta og skipperen, Ingolf Røren, som var om bord fra 1945 og til langt ut i 1960 åra.

Dette med at "ringen er slutta", dukkar opp. Ingen har vel spydd så mykje på Rørenryggen og i Minnarenn som eg, fra gamle "Minna". Eg frykta at det same ville skje med den nye "Minna" 53 år etter.

Etter at mannskap og utstyr, proviant og bunkers var kome om bord, gikk "Minna" frå Hareid onsdag den 16. august kl.1900. Skuta gjorde ein sving innom Ishavsmuseet på Brandal og helsa med fløyta før kursen vart sett over Breisundet mot Bjørnsund i svartestilla, med klart pent ver og + 18 grader.

Fylgjande var med på turen:

Audun Gården, Hareid, skipper.
Ole-Christen Røren, Brandal,
ekspedisjonsleiar og maskinist.
Steinar Aslaksen, Molde.
Ottar Olsen, Oppdal.
Johannes Hjønnevåg Fedje.
Svein Karlsbakk, Ålesund.
John Giæver jr., Oslo.
Øivind Thomassen, Molde.
Dag Audun Eliassen, Brandal.
Sigbjørn K. Rosbach Røren, Ålesund.



I samtale med Sunnmørsposten før avreisa understreka ekspedisjonsleiaren at mannskapet var breidt samansatt og hadde all den viten som var nødvendig på ein slik tur, men at vi mangla kokk! Det skulle vise seg etter kvart at kokk var det einaste vi hadde, med unnatak av ein ypperlig skipper og ekspedisjonsleiar!

Ved midnatt onsdag den 16. august, passerte vi Kolbeinsfluda og sette kursen for Jan Mayen. Sjøvaktene vart sett. Sjølv kom eg på 6-12 vakta saman med Steinar, Dag, Ole-Christen og Svein.

Eg møtte soleis til min fyrste sjøvakt sidan 1971 med rund plasterlapp bak øyra, som eg hadde kjøpt på apoteket i Ålesund for å unngå sjøverken. Den var utruleg effektiv!

Sjølv om det var godt ver med skiftande svak vind og sjø, så var det utrulig kor denne skuta slingra, ho oppførde seg som eit egg! Om nokon hadde problemer med sjøverken skal eg ikkje ha meining om, men i alle høve såg eg ikkje nokon som måtte gi hals.

Ved middagstid den 17. august noterte vi + 14 grader/1019 mb., skiftende svak vind med noko sjø og mykje slingring Posisjon N 64 grader 21,4 minutt, Ø 004 grader 52,9 minutt. Kurs 328 grader, fart 8,5 n.mil (knop) pr. time.

Og her er noko heilt nytt i høve til tidligare Grønlandsfarare eller andre sjøfarande frå min generasjon.

Tenk å kunne lese av posisjon, fart, seglt distanse, igjenstående distanse og tid for ankomst til ei kvar tid på døgnet, og det på tiandedelen!

Dette i sterkt kontrast til då navigatørane gløste etter sola og ein nokolunde horisont for å få ei middagshøgde. Dess forutan slepelogg og papirkart!.

Ein kan seis kva ein vil om data og digitale kart, men ein ting er sikkert: Problema med å vite kvar ein er, til ei kvar tid på døgnet, eksisterer ikkje lenger, og tanken streifa meg: Veit dagens nyutdanna navigatørar kva for ein veg dei skal snu eit kart? Eller om kva misvising og deviasjon er for noko? Eller tidsjevning og Ariespunktet?

Den som kunne tenkje seg å vera med på ein slik tur og samstundes forventar frukost og middag servert til faste tider vil eg seia: Bli heime!

Sjølv i det gode veret gjorde slingringa at vasskringler frå Valakers Bakeri med vatn til, var det einaste som var gangbart.

Vi landkrabbar trudde vel framleis at vi kunne stelle oss som om vi var i land og heime. I alle høve fann ekspedisjonsleiaren det nødvendig å sett opp plakat om "bakkestørn" og at dusj og toalett skulle reingjerast kvar deg! Dessutan blei det skriftlig kunngjort både over og under "dasslokket".- slik at ingen skulle vera i tvil: "Piss over rekka, lite vann". Dette kunne ikkje feiltolkast. Om kvelden feira vi 49 års dagen til skipper Audun med bløtekake og kaffi.

Vi ankra i Båtvika på Jan Mayen den 20. august kl 0115. Her åt vi middag samla for første gang sidan vi drog frå Hareid. Det smakte godt med fårikål, ypparlig laga i stand av Ottar Olsen, som her og no omgåande blei utnemnd til kokk.

På grunn av stor sjø greidde vi ikkje å kome land her, men vi gjorde eit forsøk. Dette førte til at John Giæver jr. fall over bord med sitt kamera. John, som seinare viste seg å vera ein svært god fotograf, sørga mest over kameraet som vart øydelagt og minst over at han sjølv vart gjennomvåt.

Eg hadde for turen si skuld lånt meg eit kamera som eg ikkje kunne bruka,- men hadde fått med brukarveiledning. Her nytta eg høvet å tilby John å låne kameraet mot at eg fekk kopi av alt han filma. John aksepterte. Hans ulykke blei min lykke!

I Hvalrosbukta gikk det betre. Dag, Ottar og Øyivind kom i land ikledd redningsdrakter. Dei blei møtt av ein frå stasjonen, som hadde med siste utgåve av iskart for Nordaust Grønland.

Kl. 1600 var landgangsbåten surra på hekken og kursen blei sett for Nordaust Grønland.

Mandag den 21. august kl. 1530 blei det observert open drivis og kursen blei sett til 270 grader. Fyrste berøring med isen skjedde kl. 1615. Vi fortsett innover mot land med redusert fart.

I dag var det så stile at Ottar kokk serverte lunsj i rimelig tid, eggerøre, Valakerbrød og godt pålegg.

Ole, Dag og Steinar arbeidde med å hogge botnen ut av oljefat for å bruke dei til soppeldunkar. All søppel skal sorterast. Det er ikkje lov å kaste noko i dette naturreservatet. Alt må takast med heim, og stadfesting på at det er levert på avfallslass, må sendast til Danske myndigheter.

Det vart bestemt å gå nordover til Germaniahavn. Kl. 0700 den 22. august blei vi møtt av tett is sør for Shanon Island. Her hadde vi ikkje anna å gjera enn å snu. Vi gikk då til Kap Herschell, og ankra der Kl. 0915.

Etter kvart byrja mannskapet å finne sine naturlige plassar. Dag blei etter kvart fast mann i kjettingkassa. Dessutan småbåtførar og "altnuligmann", som vi neppe kunne vera utan. Øivind, som av yrke var skipselektrikar, passa maskina når Ole-Christen sov. Ottar, som tidligare vart utnemnd til stuert og kokk, viste også svært gode filosofiske evner. Steinar vart reservekokk og båtsmann, og var telegrafist av yrke. John ankervakt, fotograf og "grønlands-orakel". Svein, nattevakt, "altnuligmann", hobbytelegrafist og lærar av yrke. Johannes, "altnuligmann" og telegrafist av yrke. Til slutt underteikna, som var eldste mann om bord. Det skal ikkje stikkast under ein stol at han likte seg best i skipperstolen når Audun sov.

Seinare på dagen gikk vi til Daneborg. Her møtte vi "Polarstar" som kom med passasjerar frå Svalbard og skulle til Island. Ole og Dag var på besøk om bord. Til gjengjeld fekk vi besøk av ishavsveteranen Ivar Ytreland, som var passasjer der.

Etter landgang i Daneborg gikk vi tilbake til Kap Herschell. Dei fleste var i land også her. Møte med denne hytta måtte være heilt spesielt for Svein Karlsbakk og John Giæver jr., som begge har hatt sine faderlige opphav som overvintrarar her. Ut på kvelden hivde vi opp ankeret og gikk mot "Hirdhamn" og ankra der ved midnatt.



I Daneborg fikk vi vitjing av veteranen Ivar Ytreland.

Om morgenen den 23. august ved 1000 tida blei landgangsbåten låra. Steinar, Ottar, Audun og Dag drog avstad for å lokalisere vraket av "Hird" frå den velkjende Hirdekspedisjonen i 1927. Dei kom tilbake ved 1130 tida med positive meldingar. Resten av mannskapet kunne så dra tilbake for å sjå den historiske staden og bukta der skuta forliste under ein kraftig storm mens den låg i opplag. I dette aldeles stille og fine veret kunne vi tydelig sjå deler av vraket som låg spreidd utover botnen.

Ved middagstid hivde vi anker og gikk til Eskimoneset på Claverings Ø, deretter til "Krognes- Kap Stosch hytten" på Hold White Hope. Her såg vi dei to første moskusdyra sørvest for hytta oppe i lia. Turen fortsette så til Jackson Ø og deretter til Myggbukta. Det låg eit isbelte frå land og utover, men vi kom igjenom inne ved land og ankra i Myggbukta den 24. august kl.0400.

For ein landkrabbe er det ikkje så lite slitsomt å forhalde seg til dette miljøet. Foruten vakter og andre nødvendige gjeremål skal ein dessutan prøva å få med så mykje av inntrykk og nyhende som mulig. Dessutan er det ein evig "eksersis" med ankring, låring av landgangsbåt, iland og ombordstigning, opphiving av landgangsbåt og anker, før ein igjen setter kursen til neste stad. Det gis ikkje stor "slingringsmon". Ekspedisjonsleiar og skipper har sett opp ein

stram timeplan som skal gjennomførast, noko som berre is og andre uforutsette verforhold kan endra på.

Kl. 0700 blei vi purra med ordre om landgang snarast råd på grunn av isforholda. Ved 0930 tida hivde vi anker og gikk til Kap Humbolth om Kap Laplace i Nordaustlig bris, overska og skodde innover landet. På turen gikk vi rundt nokre mektige isfjell som vi sjølvsagt fotograferte og let oss imponere av den mektige naturen. Ut på ettermiddagen sette det inn med snøver og temperatur på nullpunktet. Vi prøvde å koma i land på Kap Humbolt, men måtte gi opp på grunn av høg sjø. I staden fortsette vi til Strindberg land, "Giæverhytten" og Giæverdalen. Vi ankra der kl. 2100 i regn og skodde.

Om morgenon den 25. august åt vi ein god og mektig frukost. Ottar steikte egg og mykje flesk.

Det var her på Strindberg Land vi skulle gjera det "store varpet". Vassdraget her er nemlig kjent for utrolige fiskemengder.

Dag, Ottar, Steinar, Øivind og Johannes gjorde seg klare til å gå de 5 km. opp til innsjøen i dalen. Dei bevepna seg sjølvsagt med rifler. Her er det moskusland over alt. John, Audun og Svein prøvde fiskelukka i elveosen utan at dei fekk noko. Nysnøen er komen midt ned i fjella. På andre sida av fjorden, heilt ned til sjøen.

Ved 1800 tida kom "fiskarane" tilbake,- utan fisk! For seint på året var forklaringa. Dei hadde sett fisk, men den ville ikkje bite på sluk. Anna fiskereiskap hadde vi ikkje med, garn er det dessutan ikkje lov å bruke.

Det blei gjort to fisketurar til i løpet av kvelden og neste dag. Dette resulterte i tilsaman fire fine fiskar, som Ottar omgående tok i sine hule hender og laga dei finaste fiskerettar. Rogna blei bakt i folie saman med krydder, grønsaker og kvitløk. Det var og denne dagen at veret snudde. Frå frisk vind, regn og slettekave, til klar himmel med sol og for det meste stille, og temperaturer frå +1 til 7-8 grader.

Nokre av dei som ikkje deltok på fisketuren gikk tur i same området, også underteikna. Vi såg ikkje moskusdyr her, men spora var tydelige og ferske. Ein kan berre lure på kor dei befinner seg,- for dei kan umulig vere langt unna. I elveosen var der mykje fugl og nokre revar. Dei sat trulig og venta på fisk, noko som kan tyde på at det ikkje var så lenge sidan der hadde vore mykje fisk. Giæverdalen er voldsom og mektig! Det er vanskelig å sette den opp imot noko her heime som eg kjenner til, den er altfor voldsom til det. Dette må ha vore ein spesiell dag,- og følelse for John Giæver Jr.!

Kl. 0700 den 27. august hivde vi anker og kursa for "Hoelsbu" i Moskusoksefjorden. På veg innetter fjorden såg vi svært mange moskusdyr i flokkar på 5-6 dyr med kalvar, -og det undra meg der dyra gikk oppe i steinrøysene: Kva er det dei finner der? Er det noko næringsstoff på steinen som dei treng å få i seg?

Kl. 1000 ankra vi ved Hoelsbu. Like ved hytta stod ein moskus med kalv og såg underlig på oss og skuta vår.

Det vart landgang etter tur. Det føltes underlig å stå i og utanfor denne hytta som har ein så spesiell historie der fangstmenn frå vårt nærmiljø har spela så stor ei rolle. Det var og underlig å lese i gjesteboka, bl.anna frå ein liknande ekspedisjon i 1992 med Ragnar Thorseth og vår eigen skipper Audun.

Jordlaget som hytta står på har sege ut, og den står temmelig skeiv. Eg trur det berre er eit tidsspørsmål før tomta og heile hytta rasar ut og i havet.

Vi såg sjølvsagt også etter grava til Knut Brandal, som Walter Molt har beskreve skal ligge

ca. 1 km. vest for hytta, ved eit elveleie. Den er sjølvsagt ikkje lett å finne, dersom det i det heile tekje er mulig. Elveleia endra seg og det same gjer landskapet, så det er truleg mykje endra i dei 70 åra som har gått.



Hoelsbu med Minna i bakgrunnen.

Vi forlet "Hoelsbu" ved 1400 tida og gikk utetter fjorden igjen. Ved 1530 tida var vi ved Walter Hausen breen. Audun gikk heilt inn til brekanten for å fotografere og på nært hold sjå dei voldsomme isfjellformasjonane som låg utanfor brekanten. Ved 1630 tida fortsette vi til Cap Oubios. Her hadde Walter Molt ein av sine bistasjonar. På vegon dit stoppa vi, låra småbåten for å fotografere "Minna" i skarp kontrast til dei mange og store isfjella. Ein del av mannskapet var i land, uten at vi ankra opp.

Ved 1930 tida fortsette vi til Kap Weber på Andre's Land i Keiser Frantz Josefs Fjord og "Ragnhildhytten" i Fagerdalen. Ole og Dag drog i land på kort besøk. Vi fortsette så til Blomsterbugta, Noa Sø der vi ankra for natta ved "Varghytten".

Nokre av dei "spreke" med Dag i spissen gjorde seg klare til å dra i land ved 2200 tida for å fiske. Det var nydelg ver med havblikk og sola høgt på himmelen. Dette skuldast at vi brukte norsk summartid som er G.M.T. +2 timer og eigentlig er tida som er "normal" på 30 grader aust og ikkje på 24 grader vest.

Kl. 0200 den 28. august kom "karane" om bord igjen, - utan fisk! Derimot hadde dei brått og uventa fått "nærkontakt" med 2 moskusdyr med kalvar på ca. 50-100 m. avstand. Så dette vart kanskje ein like god fangst i form av fine bilete.

Ut på føremiddagen drog Dag, Johannes, Svein og underteikna i land for å sjå oss om i den vesle "Varghytten", og sjølvsagt skrive oss inn i gjesteboka. Det er utrulig at nokon kunne overvintrie under slike kummerlige forhold. Vi gikk så til Noa Sø, ca. ein times gange. Her

såg vi 8 moskusdyr og nokre kalvar, men det var for lang avstand for fotografering. Vi såg elles hare og lom-fugl samt gamle restar av regefeller som ein eller anna fangstmann må ha brukt. Her var og store områder med skifer. Noa Sø var heilt raud på farge og såg nesten ut som den var død. Men der var ein del lom-fugl, noko som vel må tyde på at der var liv. Vi var tilbake ved skuta ei stund ut på ettermiddagen.

Til middag hadde vår ypperlige kokk laga ovnsbaka svinekotlettar med gratinerte poteter, grønsaker og surkål, som blei servert med god raudvin til.

Eit herremåltid av dei skjeldne!

Vi gikk tidleg til køys, det er slitsomme dagar.

Tirsdag den 29. august kl. 0700 hivde vi opp ankeret og gikk ut fjorden mot Kap Payer og Nordensjoldsbreen. (Keiser Frantz Josefs Fjord.) Ved 0800 tida bles det brått opp til stiv kuling frå sørvest med høg sjø. Vi måtte slakke på farta for å sikre landgangsbåten, som hang i davidane. Vi var ved Nordensjoldsbreen ved middagstida. Det blei mykje fotografering. Forutan sjølve breen blei vi nesten paralyseerte av dei storstilte fjellformasjonane! Deretter til Paradisdalen,- hytta på vestsida av Kjerrulvsfjorden. I området her såg vi om lag 40 moskusdyr oppe i fjellsidene. Like før stopp og ilandstigning såg vi ein isbjørn som låg og kosa seg i fjøra like ved hytta. Audun drog i fløyta, noko som resulterte i at bjørnen blei skremd og begynte å springe innetter fjorden. Ole, Dag, Johannes og underteikna prøvde å fylgle etter han med landgangsbåten for å fotografere. Han blei så skremd av motorduren at det ikkje nyttå forfylge den magre, lurvete og heilt sikkert svoltne bjørnen lenger.

Vi drog i land der hytta stod, såg oss ikring og fotograferte som vanlig. Ufattelig at nokon kunne bo under slike forhold over lengre tid.

Dag og Johannes prøvde å fylje etter nokre moskusdyr for å få dei på fotohold, men måtte gi seg etter ein halv times tid.

Når eg ser desse små hyttene, undrar eg meg om og om igjen kva desse som overvintra var samansette av. Ein ting var at dei var unge og hadde fysisk sterke helse, noko som sjølvsagt var ein føresetnad for å vera med på ei overvintring. Men den psykiske helsa, som etter mi meining var vel så viktig, måtte vera utrulig god. Berre tanken på å bli ståande att i desse områda, med dei voldsomme fjell og fjordformasjonane, kan skrema nokon kvar!

Vi fortsette ut fjorden til Isfjorden og "Isfjordhytten". Her var det mange store isfjell inne i fjorden, utan at dei var til nokon hinder for oss. Tvert imot, det var eit vakkert og storslagent syn! Vi var ved "Isfjordhytten" og brekanten ved 2000 tida utan at vi var i land der. Fortsatte så til "Rendalshytten" og ankra der for natta ved 2300 tida. Her var det svært djupt,- vi ankra på 30 m.

Her var svært mykje moskus, 25-30 stk. i området, dei nærmaste like ovanfor hytta. Dei fleste av oss drog i land, men dyra sprang til fjells så snart som nokon av oss nærma seg.

Dei fleste var ombord igjen ved midnatt. Berre Dag og Johannes, eg hadde nær sagt som vanlig, kom ved 0130 tida den 30. august. Dei hadde fylgt etter nokre moskusdyr for å få dei på fotohold utan resultat.

Kl.0800 den 30. august heiv vi opp og gikk utetter fjorden. Temperatur +6 grader og barometerstand 1036 mb. Stilt, klart og pent ver. Vinden auka til kuling frå vest utover dagen. Ved 1140 tida stoppa vi i Antarctic`s sund ved "Bjørneheimen". Inn under land var det heilt stilt, berre litt dønning eller svell. Ein del av mannskapet drog i land og var om bord igjen ved 1200 tida. Vi fortsette så til "Namdalshytta" på sørsida av Ymers Ø. Her såg vi mykje moskus oppe i fjella og i dalsidene. Etter landgang her fortsette vi til Kap Humboldt i Sofia sund. Vi ankra der ved 1830 tida på innsida av odden, i stilt og smult ver. Om kvelden drog

vi i land, fotograferte, rusla i fjøra og såg oss ikring. Ein blir visst aldri lei av alle desse synsintrykka som velter innover oss kvar einaste dag,- det er med rette eit eventyr! Nokre gikk lengre turar for å sjå etter moskus og andre dyr. Ferske spor og ekskrementer ved hytta varsla om at dei ikkje var langt unna. Dag og Ottar overnattet i hytta på fangstmanns vis. Ein uforgløyande kveld, heilt stilt og klart ver. Dette kan ein oppleve berre på Nordaust Grønland!

Ein fantastisk morgen rann opp den 31. august 2006. Sola stod opp ved 0730 tida i stilt og klart ver med +3 grader og 1033 mb.

Vi heiv opp ankeret så snart Dag og Ottar var om bord igjen ved 0830 tida og gikk vestover fjorden mot Ella Ø. Vi gikk mellom Ruts Ø og Maria Ø , så sør om og rundt Ella Ø. Ved 1700 tida angra vi ved ”Ørneredet”, som er stasjonen til ”Sirius”. ”Sirius” er en sledepatrulje som har i oppgåve å overvake verdens største nasjonalpark, som dette området virkelig er. Mannskapet hadde nylig reist her frå, det rauk ennå frå avfallstønnene.

Då vi ankom blei vi vitne til kamp mellom to moskusokser inne på stranda. Dei tok rennfart mot kvarandre frå 20-30 meters hold, og tørna saman, skalle mot skalle, så ein skulle tru at begge vart liggande. Men tvert imot, dei berre rista på hovudet og tok ein omgang til. Deretter gav dei opp og trakk seg tilbake. Om dette var eit oppgjer om leiarvervet skal vera usagt.

Nokre var i land denne kvelden, og tanken om å bestige fjellet Bastionen på ca. 1300 meter blei lansert. Forslaget om dette kom frå dei ”sprekaste” seinare kalla ”Fjellgeitpartiet”.

Det vart tidlig kveld på god ankerplass. Plan for neste dags fjelltur blei lagt.

Fredag den 1. september rant opp med +2 grader og 1031 mb. Lett skiftende bris, klart pent ver. Lufta fuktig med haustdogg på dekk.

Kl. 0930 drog Dag, Johannes, Svein og Audun i land med det mål å nå toppen av ”Bastionen” på 1367 meter over havet. Det var vanskelig å finne ei god rute i det voldsomme terrenget, så dei måtte prøva seg fram.

Vi i ”Mosjonspartiet”, som bestod av Ottar, Øivind, John, Steinar og underteikna, gikk ein time seinare i same retning før vi dreia av til venstre og tok ei anna rute tilbake. Vi hadde ein utrulig fin tur i strålende ver og ei naturoppleveling ein knapt kan tenkje seg. På turen såg vi om lag 12-15 moskusdyr på god avstand, i det vi gikk om bord langs den provisoriske flystripa, som mest likna på ein gamal gardsveg.

Ved 2030 tida kom ”Fjellgeitpartiet” om bord igjen. Dei hadde nådd toppen ved 1700 tida, noko som blei stadfesta av Øivind, som hadde sett dei i kikkert.

Dagen blei avslutta med biff av indrefilet m/tilhøyrande, raudvin, kaffi og Nansens Cognac. Det vart ein uforglymende dag med svartestilla heile kvelden og natta. Betre kan ein ikkje ha det!

Laurdag den 2. september kl 0900 heiv vi anker og gikk vestover til Lumske bugt og hytta ”Sunnmørsheimen”. Vi var ved hytta kl. 1130. Ingen var i land. Hytta såg ut for å vera i bra stand, men døra stod open, eller den var borte. Vi fortsette innover Dicksonfjorden i lett skiftende bris, +5 grader og 1030 mb., lettskya pent ver.

Kl. 1600 var vi ved Hisingerbreen. Det var ein del drivis inn og ut av fjorden men utan at det laga vanskar for oss. Det var nyfrosen is ved breen. Vi fortsette så ut fjorden og angra ved Kap Hedlund kl. 1930 på 20m., stille, smult og fint. Frå kl. 2000 var alle i land med unnatak av vakta. Dag og Ottar gjorde seg klare for overnatting i land, og drog frå båten ved 2230 tida.

Ved 0800 tida søndag den 3. september kom Dag og Ottar om bord igjen, vi hivde opp og gikk til Kap Mæchel. Veret var pent, lettskya med lett bris fra sørvest, + 4 grader og 1027 mb. Kl. 0945 svinga vi østover ved Bastionen og passerte Akeerbloms Ø om b.bord med kurs for Alpefjorden. Vinden auka innetter fjorden til frisk bris og liten kuling. Kl. 1500 passerte vi Arvidsons Ø om styrbord med 6,9 knops fart og var ved brekanten kl. 1730. Vi gikk langs denne med sakte fart og blei vitne til at den hadde nokre "kalvingar". Djupna var heile tida fra 30 til 10-12 meter. Kl. 1840 var vi ved enden av brekanten og inne i "Dammen". Djupna var her 30 meter. Dette skal, som vi seinare har fått vite, vera den fyrste båten som har gått forbi heile brekanten og inn i "Dammen".

Vi styrde så utover igjen mot Arvidsons Ø og ankret der kl. 2050 på 20 meters djupne. Dei fleste var i land for å sjå på "Kap Mæchel Hytten". Seinare på kvelden drog Dag i land igjen og overnattet i hytta åleine.



Inne i Dammen som første båt.

Kl. 0900 den 4. september, etter at Dag var om bord igjen, hivde vi opp og gikk til "Polheimhytta" på nordsida av Forsblad Fjord. Det var framleis klart og pent ver med lett bris fra aust, +4 grader og 1025 mb.

Kl. 1010 stoppa vi for landgang, og dei fleste var i land. Vi fortsette til "Holmbugt Hytten" i botnen av Holm Bugt sydvest for Traill Ø. Gikk så ut Segelselskabets Fjord og kryssa Kong Oscars Fjord.

Kl. 1300 passerte vi Aakerbloms Ø om styrbord og la ved 1420 tida til ved ei stor isflo i Holmbugten. Her såg vi sel på isen sjølv om det ikkje var i store mengder. Dei fleste av mannskapet gikk seg ein tur på polarisen.

Etter ein kort landgang i "Holm Bugt Hytten" kursa vi over fjorden til "Sunnmørsheimen". Ved 1600 tida endra vi kurSEN til sydsydvest ved Hewley Ø, og ankra opp ved Kap Petersens og "Sunnmørsheimen" kl. 1700 på 10-12 meters djupne.

Etter ein betre fårikålmiddag med fruktdessert drog dei fleste i land og kom om bord igjen ved 2130 tida. Det vart då bestemt å ta ein "kviledag" og ligge stille til neste dag kl. 1200.

Tirsdag den 5. september kl. 0800 vakna vi til stille, overskya opphaldsver med skodde i fjella og 0 grader. Barometer viste 1027 mb.

Ved 1000 tida såg vi pasasjerbåten "Polar Pioner" som var på veg innetter fjorden.

Kl. 1200 hivde vi opp og gikk ut Kong Oscars Fjord og til Mester Vig- Scoresby Land. Vi svinga innom "Skjældalshytta" og var der ved 1345 tida og gjorde ein kort landgang. Fortsette så til Nyhavn i Mestervig og ankra der kl. 1500.

Her var eit kaianlegg, men på grunn av stor forskjell på flo og fjøre var det ikkje mulig å legge til, då det berre var 60-70 cm. djupne på fjøre sjø. Ole og Dag drog i land for å møte dei to einaste som var på flyplassen, og som budde i tårnet. Dei ynskte oss velkomne og baud oss til flyplassen på omvisning, kaffi og kaker.

Ved 1600 tida drog alle, med unnatak av vakta, i land og gikk den ca. 5-6 km. lange vegen til flyplassen. Dette tok ca. 40 min. i ulendt terreng.

Vi blei godt mottekne med omvisning, kaffi og kaker. Dessutan fikk vi kjøpe diverse suvenirer som T-skjorter og liknande. Dei to som var att etter årets sesong skulle vera der til ut i mars 2007 før dei fekk avløysing. Arbeidet deira bestod av vedlikehald og betjening av radiostasjonen. Dessutan hadde dei godt selskap av eit kobbEL "pensionerte" trekkhundar, som måtte ha pass og pleie.

Ved 2030 tida var vi om bord igjen etter å ha gått den same vegen tilbake.

Til middagen som vart noko sein, serverte vår eminente kokk biff av indrefilet med tilhøyrande dessert.

Atter ein dag av vår eventyrlige ferd var til endes. Fantastisk!

Onsdag den 6. september vakna vi til lett skiftande bris, overskya, opphold og tidels pent ver. Vi hadde lang frukost og ein rolig føremiddag.

Kl. 1200 hivde vi opp ankeret og gikk mot "Trønderheimen" – hamna ved Scoresby Land. Etter landgang der fortsette vi til Antarcticavn og ankra der kl. 1615 på 17 m. djup. Vi låra omgående landgangsbåten og drog i land.

Heile stasjonen var gjevna med jorda etter snøras, og splintra treverk låg over alt. Sjølve taket med sperrene låg for seg sjølv nede i sanden.

Kl. 1725 heiv vi anker og gikk mot "Ingstadheim", på vestsida av Wegener Halvø, ca. 3 km. frå botnen av Flemming Fjord, og ankra der ved 2100 tida. Landgangsbåten blei umidelbart låra, og Ottar, Johannes, John, Dag og undertegna drog i land.

"Ingstadheimen" som Helge Ingstad og Normann Andresen bygde i 1932 var eit syrjeleg syn og heilt i forfall. Det var vanskelig å sjå føre seg at dette kunne ha vore "et hjem å søke til, når skrotten og sinnet iblandt trengte en overhaling etter ukers teltliv i sneen", som Helge Ingstad sjølv skreiv. Vi var alle om bord igjen ved 2315 tida og småbåten blei hivd i daviaNE på grunn av is.

Meininga var å gjere landgang også neste dag for dei som ikkje rakk det i dag.

Det blei i dag bestemt å avslutte turen å begynne å gjere sjøklart i morgen tidlig. Dette fordi skipper Audun måtte være klar for å gå om bord i den båten som han har sin inntekt ifrå, nemlig m/s "Elektron". Han måtte vera på plass der neste torsdag den 14. september.

Søndag den 7. september tørna vi ut til minus 2 grader og 1026 mb. Stille, skodde og nyfrosen is på fjorden. Dei som i går kveld ikkje var i land, gjorde eit forsøk, men måtte gi opp på grunn av isen som hadde lagt seg i løpet av natta og dårlig sikt på grunn av skodde. Dei kom tilbake etter kort tid.

Småbåten blei satt på akterdekket, surra og klargjort for heimreisa. Arbeidet med å gjera sjøklart, etter at vi hivde opp ankeret kl. 1030, for siste gang på Nordaust Grønland, fortsette mens vi gikk ut gjennom Flemming Fjord frå "Ingstadheimen".

Ein underlig tanke slo meg: Tilbake hit kjem eg nok aldri meir! Denne staden, som min barndom og ungdoms store helt Helge Ingstad budde i, og som eg så mange gonger har drøynt om å sjå, forsvann no i skodda akterut.

Takk og pris for at eg fekk denne muligheita!



Ingstadheimen var eit syrgjelig syn. Underteikna i døra.

Utetter fjorden gikk vi gjennom ein del drivis, og fikk av og til sjå nokre fjelltoppar over det lave skoddebeltet, som ei siste helsing frå dette mektige fjellandet. Eg følte vemod der eg stod på dekket, samstundes som eg med undring såg på dei store gåseflokkana som flaug i formasjon under skoddebeltet like over havflata, på veg til sydligare strøk,- dei også!

Kl. 1600 var vi ved 12 mil sona. Det siste store, ja muligens det største isfjellet vi såg på turen, gikk vi forbi ved 1830 tida før vi forlet kysten i posisjon N 71-39 og V 21-05. Kursen blei sett til 117 grader, veret var stille med skoddebankar, lite sjø, +2 grader, 1026 mb.

Det såg ut til å bli ein rett så fin tur dei ca. 850 nautiske mil over havet og heim.

Og det blei det også, for so vidt.

Men allereie dagen etter, den 8. september, vart det aukande sjø utover natta. Ved vaktskifte kl. 0600 var sjøen blitt så stor at det var vanskelig å halde seg i køya, sjølv om det berre var frisk bris eller liten kuling frå sørvest.

Kl 1200 var vi i posisjon N 69-53 og V 14-14., Sydvest frisk bris, overskya, disig, + 4 grader og 1020 mb., noko sjø med mykje slingring.

Laurdag den 9. september auka vinden til Søraust stiv kuling med stor sjø. Skippervakta måtte ei stund slakke på farta og legge skuta mot vinden. Dette fordi den voldsomme slingringa kasta skuta frå borde til borde på ein slik måte at autopiloten slo seg ut, og ein måtte styre for hand. Dette i seg sjølv eit uvanlig hende i vår tekniske og digitaliserte kvardag.

Ved vaktskifte kl.0600 auka sjøen kraftig, og slingringa likeeins. Kl 1200 hadde vi +5 grader og 1020 mb., sydvest frisk bris, delvis sky og høg sjø.

Det har blitt dårlig med matstell i denne slingringa. Stort sett berre vasskringler frå Vallaker Bakeri med vatn eller kaffi til. Kokken greidde å koke ei panne med pølser i dag, og det smakte utruleg godt sjølv om vi berre hadde flatbrød til.

Ved midnatt hadde vi +7 grader og 1014 mb., Søraust liten til stiv kuling, skyer ver med fullmåne,- eit vakkert syn! Høg sjø med mykje slingring.

Den same slingringa fortsette utover natta og morgonen den 10. september. Betre blei det heller ikkje den 11. september, vi hadde alle nok med å halde oss faste.

Dei som ikkje klarte det, fekk problemer. Min lugarkamerat John, stor men atletisk, heldt seg fast i køya. I ei overhaling måtte det bere eller breste, og det gjorde det. Det brast, og John saman med køya, hama på dørken. Etter dette blei vi også køykamerater. For ordens skull, vi gikk kvar vår vakt! Seinare blei ein varmeradiator reven laus frå skottet på same lugar etter ei overhendig overhaling!

Ottar kokk blei, etter ei liknande overhaling, kleistra opp mot skottet etter å ha vorte kasta ut av køya i ein uoppmerksam augonblink. Han var lenge både gul og blå etter denne hendinga. Det var godt å nærme seg Norskekysten den 11. september 2006.

Kl. 1200 var vi i posisjon N 63-25 og Ø 04-03. Stiv kuling frå sørvest, overskya, høg sjø og voldsom slingring.

Vi styrde mot Storholmen, og passerte Fausken kl. 2130.

Kl. 2330 var vi fortøygde ved Shell stasjonen på hamna i Hareid.

Mannskapet sov frampå tirsdag morgen den 12. september, etter dagar i sjøen der det meste hadde handla om å halde seg faste.

Sjølv tórna eg tidleg ut og gikk ein tur på land ved 0700 tida i fint summarvêr og + 18-20 grader. Kjøpte meg ein kopp kaffi og Sunnmørsposten på "Terminalen". Ei herlig avslapping med ettertankar. Slingringa heldt seg framleis i kroppen, det merkast sikkert både på meg og dei andre.

Vi byrja etter kvart å ta i land utstyret. Vi fikk også vitjing av sjølvaste Ragnar Thorseth og andre ishavsfolk, som ville høyre om turen.

Om kvelden blei det skipa til middag for oss på Ishavsmuseet, noko som blei ein fin og ugløymelig kveld som avslutting av turen.

Vi tórna ut til strålande summarver også den 13. september 2006 med + 20 grader.

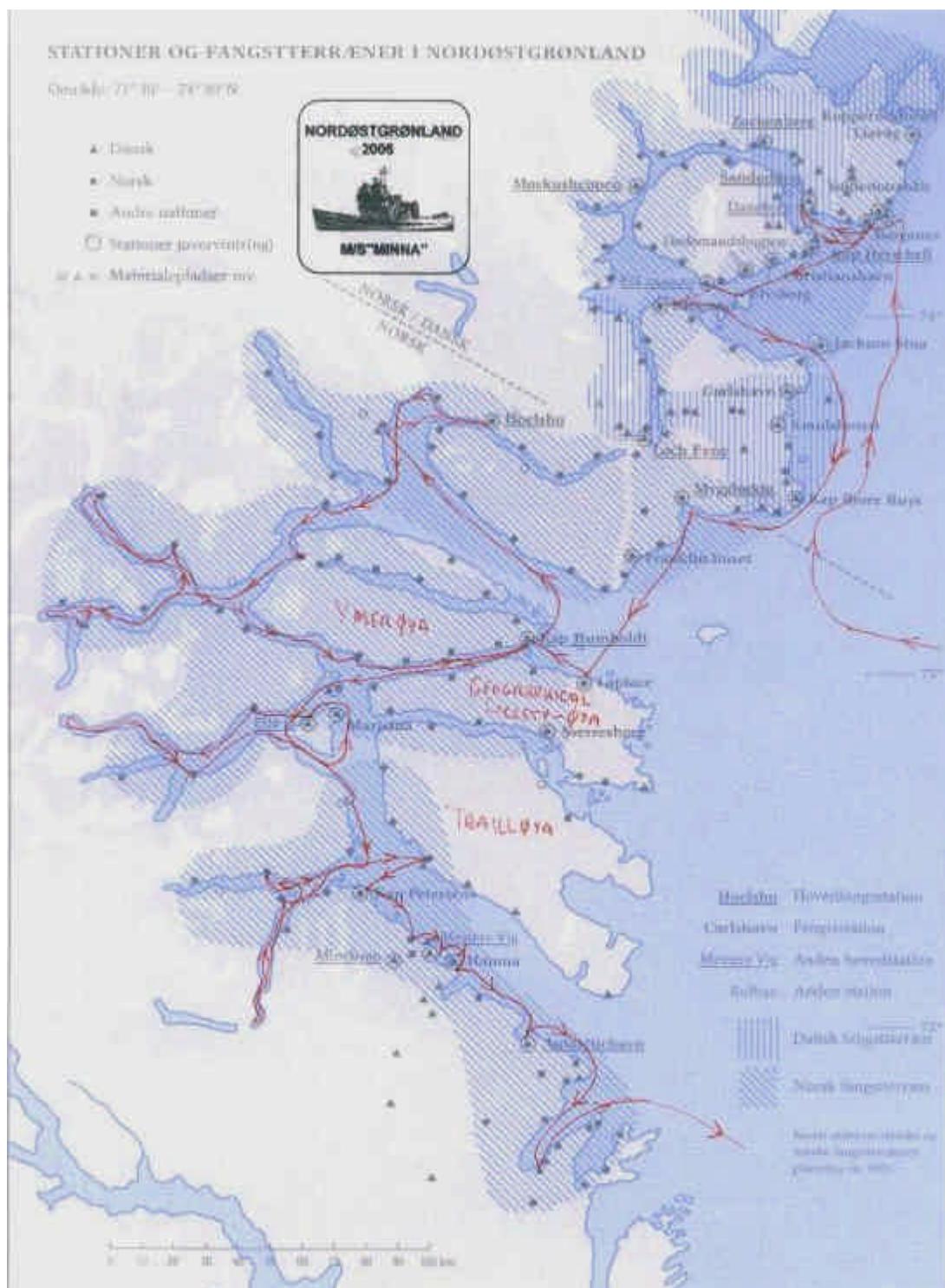
"Minna" gikk til Ålesund ved 1100 tida med Sigvald Brandal som skipper. Audun var allereide reist i ny jobb.

Skuta blei vaska og reingjort ved bunkersstasjonen på Osholmen før den gikk til Brandal igjen ved 1400 tida.

Eg tok her avskjed med mine vener og reiste heim, full av inntrykk som det vil ta lang tid å fordøye. Ein minnerik tur som gav meirsmak!

Kanskje blir det ein ny liknande tur seinare?

Sigbjørn K. Rosbach Røren
Ålesund, den 19. januar 2007.



Seglingsruta til Minna ekspedisjonen 2006.

Gidsken Jakobsen – ein kvinneleg flypioner.

Om bakgrunn, liv og virke

Av Magnus Sefland

Faren var ein velståande forretningsmann. Den unge, vaksne dottera var nyleg ferdig med flygarutdanning. Ho spurde faren om ho kunne kjøpe ein Junkers (eit tyskprodusert fly). Faren syntest ho spurde om ho kunne kjøpe ein jumper - ein gensar. Det hadde han ingen innvendingar mot, så han svarte 'ja'. Dottera tok 'ja' som svar på det som ho spurde om og gjekk til innkjøp av ein Junkers.

Ein variant av same historia går ut på at dottera ringde til far sin frå Tyskland. Ho spurde om ho kunne få 12000 kroner til ein Junkers. Faren oppfatta ikkje heilt kva dottera sa, telefonsambandet frå Tyskland var kanskje ikkje av beste kvalitet. Faren syntest visst at det var ein frykteleg dyr jumper. Men han sa 'ja' til kjøpet.

Slik går historia om Nils Jakobsen i Narvik og dottera Gidsken. Eg har høyrt historia av blant andre Sverre Bjørndal, Jarle Halkjelsvik og Lasse Kornberg i Volda. Historia er godt kjend, men eg skal ikkje gå god for at ho er heilt sann.

Nils Jakobsen dreiv ei mangslungen næringsverksemd i Narvik før, under og etter første verdskrig. Dottera Gidsken Jakobsen var ein særmerkt person og vart ein av landet sine fremste kvinnelege flypionerar - i god tid før Ingrid Pedersen og Turi Widerøe.

Nils Jakobsen si næringsverksemد

Nils Jakobsen vart fødd på Helgeland. Han kom til Narvik i 1904. Jakobsen og svoger Ole Mathisen - opphavleg frå Rana - starta trelastforretning i Narvik. Dette var kort tid etter at Ofotbana vart opna i 1902. Transitt-trafikken med jarnmalm frå Nord-Sverige skapte økonomiske ringverknader i Ofoten. Mykje av verksemda til Mathisen og Jakobsen var knytt til sambandet med Sverige. Dei to vart medeigarar i skogeigedomar i Sverige. Det meste av materialen kom frå Sverige. Foretaket hadde også leveransar til Storbritannia og Island. I nybyggjartida dreiv dei fleire sagbruk og høvleri og leverte ei mengd material til NSB, LKAB, Bjørkaasen Gruber, Sulitjelma Gruber og til privat verksemd. Under første verdskrig bygde foretaket ut det største private kaianlegget i Narvik, med lagerskur på ca 5000 kvadratmeter. I tillegg dreiv foretaket reiarlag, skipsbygging og tilvirking og eksport av fisk. Foretaket åtte blant anna seglskonnerten *Dagmar* på 169 brt. Fartøyet fekk innmontert maskin i 1913 og var i fart under heile krigen (Ytreberg 1954).

Skipsbrygging

Nils Jakobsen starta Narvik Skipsbyggeri på Fagernes i Narvik i 1916. I løpet av kort tid var arbeidsstokken oppe i rundt 70 personar. Byggjematerialet var naturleg nok tre - gjerne svensk eik og norsk furu. På den tid var fartøy med dieseldrift noko nytt, og Jakobsen vart ein føregangsmann i Nord-Norge på det feltet. Kontakten med Sverige gjorde seg gjeldande også der. Det vart ikkje så mange byggjenummer på skipsbyggeriet, berre fire i talet. Men alle dei fire fartøya vart utstyrt med fulldieselmotorar frå motorfabrikken AB Atlas Diesel i Stockholm. Tre av fartøya fekk namn etter byggjestaden Fagernes og fekk adjektivet 'fager' i namna: *Fagerlid*, *Fagerlund* og *Fagerheim*. Eigalar av desse fartøya var aksjeselskap der Jakobsen sjølv var parteigar og korresponderande reiar. *Fagerlid* forliste på Stadhavet i 1919, etter berre ca to år i fart. *Fagerheim* vart ferdig i 1920. Skuta var på 1250 tonn dw og vart sagt å vere landets største treskute på den tid. Elles veit ein heller lite om desse tre fartøya (Ytreberg 1954).

Det fjerde fartøyet var ishavsskuta *Polarbjørn*. (Meir om *Polarbjørn* seinare).



Polarbjørn rundt 1920, medan Nils Jakobsen var korresponderande reiar. Jenta på styrehustaket er Gidsken Jakobsen. Foto: Narvik kommunale fotosamling, Narvik.

Gidsken Jakobsen

Gidsken Nilsine Jakobsen vart fødd 1. august 1908. Ho var nest eldst av fem sysken. Ut frå tradisjonelle synsmåtar var kurseren for framtidia til Gidsken allereie staka ut: Ho kunne rekne med å ha sitt framtidige virke i faren si forretningsverksemd. Ho var flink på skulen, men også vilter og vidløftig.

Etter folkeskulen gjekk ho Treiders handelsskule i Oslo. Ho begynte deretter som kontordame i faren sitt foretaket. Det vart sett på som eit høveleg yrke for ei ung, ugift kvinne den gong - medan ho venta på ekteskap og kjøkkenbenk. Ho kunne sikkert ha slege seg til ro og levt eit trygt liv.

Men Gidsken skilde seg tidleg ut frå andre unge jenter. '*Jeg vil reise ut i verden og bli berømt!*' skreiv ho til ei venninne då ho var femten år gammal (Gynnild 2004). Nokre år seinare kjøpte faren ein bil til henne, ein Chevrolet til fem tusen kroner. For si tid var dette stor luksus. På den tid var det nesten ingen kvinner som hadde førarkort og endå færre som hadde bil. Utanom bygatene i Narvik var det lite med vegar i distriktet som høvde for biltrafikk. Ein gong vart det skipa til billøp utanfor Narvik. Gidsken var einaste kvinnelege deltakar. Ho nådde ikkje opp i den ordinære konkurransen. Men ho vart premiert med det som vart kalla 'oppmuntringspremie' (Gynnild 2004). Så framtok som Gidsken hadde vist seg allereie i ung alder, var det knapt nokon oppmuntringspremie ho hadde mest bruk for.

Gidsken var vel det som kan kallast 'gutejente' og 'pappajente'. Nils Jakobsen stimulerte dottera til å gå sine eigne vegar og følgje sine eigne interesser, utan å bry seg så altfor mykje om tradisjonelle forestillingar. Han støtta henne og gav henne økonomisk handlefridom. Somme vil kanskje meine at han skjemde henne bort. Det vart sagt at Gidsken kunne få viljen sin ved berre å kaste eit blikk på faren.

Flyskule

I 1920-åra var motoriserte transportmiddel på frammarsj. I skipstrafikken kom forbrenningsmotorane meir og meir i staden for dampmaskinane. Biltrafikken var på

frammarsj. I lufta vart det gjennomført ei rekke pionerferder. Charles Lindbergh si soloflyging over Atlanterhavet i 1927 var kanskje den mest kjende. Kvinnene var også med. Amy Johnson gjennomførte den første soloflyging frå Storbritannia til Australia i 1930. Amelia Earhart var i 1932 første kvinne som flaug solo over Atlanterhavet.

Då Umberto Nobile og luftskipet *Italia* vart meldt sakna nord for Svalbard i 1928, strøymde hjelpekspedisjonar til. Flyturen med *Latham*, der Roald Amundsen kom vekk, var del av ein slik hjelpeaksjon. Andre slike hjelpe- og leiteaksjonar gjekk med kjende ishavsskuter som *Quest* av Bodin og *Veslekari* av Vartdal. Louise A. Boyd, på ekspedisjon til Svalbard og Frans Josef Land, stilte ekspedisjonsfartøyet *Hobby* til disposisjon for leiteaksjonen (Ishavsmuseet: Fartøyregister).

Det svenske flyet *Uppland* - i same ærend - mellomlanda i Narvik på veg frå Stockholm til Svalbard. Flyet var ein tre-motors Junkers med plass til tolv passasjerar. Mest heile Narvik, både store og små, var på beina for å sjå nærare på flyet. Ein eller anna stad i folkehavet stod Gidsken Jakobsen. For henne vart flybesøket eit vendepunkt i livet. 'Jeg så på maskinen og fikk slik ustyrteig lyst til å fly', skal Gidsken ha sagt seinare (Gynnild 2004).

Gidsken Jakobsen begynte å leite etter flyskular. Mora var ikkje særleg oppglødd for planane. Men faren hadde sans for Gidsken sin vilje og mot. Han hjelpte henne med pengar til skulegang. I Norge fannst det berre militær flygarutdanning, og der slapp ho ikkje til. 1929 vart gjennombrotsåret for Gidsken som flygar. Om vinteren gjekk ho Aero-Materiells flyskule i Stockholm. Der var ho einaste kvinnelege elev, saman med atten menn. Under treningsflyginga flaug dei små, spinkle fly med open cockpit. I mars det året fekk ho flysertifikat som beste elev i kullet. På sportsmenns vis kasta dei mannlege medelelevane Gidsken opp i lufta. Deira vurdering var klar: 'Hon är en verklig motorflicka!' (Gynnild 2004).

Med det vart Gidsken den andre norske kvinnen med rett til å føre fly. Den første var Dagny Berger - gardbrukardotter frå Asker. Ho fekk flysertifikat to år tidlegare, i 1927. Berger fekk flygarutdanninga si i England og hadde heile si flygarkarriere der (Pedersen 1996; Gynnild 2004). Gidsken Jakobsen var den første kvinnen som faktisk førte fly i Norge (Gynnild: Personleg fråsegn).

Første flykjøp

Våren 1929 heldt Gidsken fram flygarutdanninga si ved det finske flyvåpen sin sjøflyskule. Der lærte ho å fly sjøfly. Ho begynte også å sjå seg om etter eit sjøfly til ein overkomeleg pris. Ho skreiv til flyfabrikkane Junkers og de Havilland og ba om 'gunstig pris og hurtig leveranse'. Men det enda med at ho kjøpte fly frå den finske fabrikken Sääski i Helsinki. Fabrikken var den finske stats flyfabrikk og hadde det finske flyvåpen som sin einaste kunde.

Til slutt kjøpte Gidsken eit lite, toseters sjøfly med open cockpit frå Sääski. Flyet var nybygt i 1929. Det var resultat av fabrikken sin freistnad på å produsere fly til sivilt bruk. Flykropp og flottørar var bygd av tre og kryssfiner og hadde venger overtrekt med lerretsduk. Vengespennet var 8,8 meter, og maksimalvekta var 850 kg. Flyet hadde ein ni-sylinder stjernemotor på 118 hk, av fabrikatet Siemens. Tankkapasiteten var 125 liter, og drivstoffforbruket var 40 liter i timen (Nettstad).

Prisen var ca atten tusen kroner. I 1929 var den summen ni gonger hennar eiga årsløn i faren sitt foretak (Gynnild 2004). 'Jeg gir meg ikke før jeg har egen flyvemaskin' tenkte den tjueeinårige Gidsken den gong, etter det ho skal ha sagt seinare (Gynnild 2004).

Gidsken ville at flyet skulle få eit enkelt og folkeleg namn, og namnet vart *Måsen*. Det var stor samanstimming då 'Gidskens hvite fugl' kom til Narvik første gong den 23. august 1929. Flyet landa på fjorden like ved staden der foreldra hennar budde og der Gidsken sjølv var oppvaksen. Den følgjande laurdag og søndag heldt ho flyoppvisning for folket i Narvik (Ytreberg 1954; Gynnild 2004).

Seinare same året bygde Gidsken hangar på Nils Jakobsen sitt kaiområde på Fagernes i

Narvik. Med base der dreiv Gidsken treningsflyging. Ho tilbaud også taxiflyging. Men *Måsen* viste seg snart som eit lite tenleg fly. Både tekniske problem og reine uhell laga vanskars for Gidsken (Gynnild 2004).

Tur-retur Narvik-Oslo midtvinters

Den 18. desember 1929 - midt i mørketida - tok Gidsken av frå Narvik saman med den finske flygaren Ville Leppänen. Dei skulle til Oslo for å få *Måsen* kontrollert og registrert. Det vart sagt at tenesta kunne ha vorte utført i Trondheim. Men Gidsken ville til Oslo. Det skulle bli litt av ein tur i fly med open cockpit vinterstid. Turen gjekk langs kysten av Helgeland, vidare om Steinkjer og Trondheim til Stryn og Lærdal. Derifrå gjekk turen over Filefjell og Valdres til Oslo. Det vart ein strabasiøs tur. Allereie ved starten frå Narvik vart turen karakterisert som galskap. Årstida baud på kulde og hindringar i form av snø og storm. I tillegg kom ein del tekniske vanskars med flyet. Dei måtte naudlande ei rekke gonger.

Nokre stopp underveis

Då *Måsen* skulle flyge over Romsdalshorn, sprakk eit drivstoffrør, og dei måtte gjere ei kontrollert naudlanding.

På turen sørover heldt dei også fleire flyoppvisningar. På mange av stadane som dei kom til, fanst det folk som aldri hadde sett eit fly. Mange stader vart det stort oppstyr. Skular gav elevane fri og gudstenester skal ha vorte avlyst. I avis *Fjordingen* i Stryn fann ein blant anna desse formuleringane: '*---* *Dei synte ymse kunstar som looping, noko liknande som kolbøtte (- --) Gamle og unge var forbina og kunde ikkje skyne at slike kunde gaa for seg. ---'* (Gynnild 2004).

Avisa *Synste Møre* (29.01.2004) fortel om eit stopp som *Måsen* gjorde på Åheim i Vanylven. Avisa sine informantar var Ingrid Grubse Aasen og Anders Lefdal. Ingrid Grubse Aasen hugsa Gidsken Jakobsen som ei flott dame. Aasen minnest også at Gidsken verka noko frosen og medteken etter den sist tilbakelagde etappen. På Åheim tok sokneprest Ragnar Lund dei to flygarane i hus i prestegarden, og der vart dei verande nokre dagar. Opphaldet på Åheim skal ha vore ein gong mellom 6. og 14. januar 1930.

Anders Lefdal meinte at når dei to stoppa fleire dagar på Åheim, så kan det ha hatt samband med at dei venta på å få tilsendt flybensin til reisa vidare, drivstoff som måtte leverast frå leverandør i meir sentrale strøk (*Synste Møre* 29.01.04).

Gidsken og Ville Leppänen kom fram til Oslo den 20. januar 1930. Datoane fortel at dei to må ha høgtida både jul og nyttår undevegs. Dei brukte 34 dagar på turen frå Narvik til Oslo. Men dei var i lufta berre tjue timer. I Oslo vart det også ein del merksemde og avisoverskrifter omkring flyturen. Gidsken måtte tolle hån og latterleggjering. Folk lo og sa at reisa hadde gått raskare ved å ta hurtigruta (Gynnild 2004).

På veg nordover igjen frå Oslo til Narvik kom dei to flygarane til Lillehammer midt under eit hopprenn. Mykje folk var samla i hoppbakken. Då flyet dundra inn over byen, miste publikum interessa for hopprenet. Dei strøymde ned til Mjøsa, der flyet landa. Turen vidare gjekk over Østerdalen og Gauldalen til Trondheim og vidare nordover langs kysten til Narvik (Gynnild 2004).

Eige flyselskap

I omgang med pressa presenterte Gidsken Jakobsen ein nokså vidtgåande ide: Dersom ho kunne skaffe pengar, ville ho gjerne fly heilt til Cape Town i Sør-Afrika. Men: '*Jeg flyr ikke blott til lyst, men for å leve av det,*' sa ho til avisene. Ho trøng sårt til inntekter. Under opphaldet i Oslo prøvde ho å utnytte merksemda som flyturen frå Narvik hadde gjeve henne. Ho tilbaud seg å drive reklameflyging. Men ho fekk korkje oppdrag eller pengar (Gynnild 2004).

Fram til 1930 hadde Nils Jakobsen finansiert Gidsken si flyging. Men då måtte han seie

stopp. *Måsen* hadde kosta mykje, både i innkjøp og til reparasjoner. Inntekter vart det lite av. I 1931 tok Sääski-fabrikken i Finland beslag i *Måsen* og krevde oppgjer for uteslående summar på til saman seks tusen kroner. Flyet vart selt på tvangsausjon (Gynnild 2004).

I 1932 skipa Gidsken Jakobsen saman med ein del andre interessentar flyfraktselskapet Nord-Norges Aero A/S med forretningskontor i Narvik. Ho var då første kvinne i Norge med eige flyselskap. Gidsken hadde ein positiv og vinnande veremåte. Dette hjelpte nok til med å få folk med midlar til å gå inn og engasjere seg i selskapet. Selskapet skaffa seg eit brukte seksseters Junkers F 13 W sjøfly. Flyet skal ha vore brukt i Tyskland, Estland, Russland og på ein tysk ekspedisjon til Svalbard, før det vart overdrege til Nordenfjeldske Luftruter AS i 1930. Nord-Norges Aero A/S overtok flyet i 1932 (Nettstad).

Med det flyet starta Gidsken taxi- og turflyging i Nord-Norge og på Vestlandet. Sommaren 1932 dreiv Gidsken Jakobsen taxiflyging i Hammerfest, Honningsvåg, Lakselv og Karasjok (Nettstad). Selskapet sökte om konsesjon for passasjer- og postflyging og ambulanseflyging i Nord-Norge, men nådde ikkje opp i konkurransen med andre selskap. Selskapet vurderte også flyfrakt av ferskfisk frå Nord-Norge til Sør-Norge og til kontinentet. (Gynnild 2004).

Sommaren 1935 vart det starta prøveflyging med post og passasjerar med det vesle sjøflyet *Ternen*. Ruta vart kalla 'Den flyvende hurtigrute'. Same året gjorde flyet sitt første besøk i Narvik, med den norsk-amerikanske flygar og offiser Bernt Balchen og tre andre om bord. Året etter vart dei større flya *Falken* og *Havørn* sett inn i hovudruta. Men ruta hadde ikkje ordinært stopp i Narvik. Ruta gjekk berre i sommarhalvåret. Men i dei bokane ruta gjekk, var Nord-Norge eit par døgn nærmare resten av Europa i reisetid. I konkurransen om slike oppdrag greidde ikkje Gidsken Jakobsen og hennar selskap å hevde seg (Gynnild 2004).

Taxiflyging på Vestlandet

I ettertid har det sirkulert ein del svært frodige skildringar av Gidsken Jakobsen, flyginga hennar - og ikkje minst om den tekniske standarden på flya hennar. Ei av utsegnene gjekk ut på at flymotoren var fest til flykroppen med ei koffertreim. Slike utsegner kan knapt takast heilt bokstavleg. Men når ein ser einskilde fotografi av flya hennar, verkar somme konstruksjonar sant å seie mokså provisorisk samanlappa. Den omtalte koffertreima var vel kanskje helst ei reim som heldt motordekselet på plass.

Då Gidsken ikkje fekk naudsynleg oppslutning om planane sine, flytte ho verksemda si dit ho trudde pengane fanst, nemleg hos turistane som besøkte vestlandsfjordane sommarstida. Ho oppretta hovudbase i Bergen. Sommarstida satsa ho på taxiflyging med utgangspunkt ved Kvikne's Hotel i Balestrand. Med seg som flygar og mekanikar hadde ho norsk-amerikanaren Birger Johnsen (Gynnild 2004).



Gidsken Jakobsen og Birger Johnsen på vengen av Junkersen.
Foto: Norsk Luftfartsmuseum, Bodø.

Vi har ikkje nøyaktig tidfesting av den verksemda. Men Gidsken dreiv taxiflyging i Sogn i alle fall i åra 1933 og 1934. Gidsken var 'såre populær', fortalte avisas *Sogningen* i 1933, 'hun hører denne solrike og strålende sommer til' (Gynnild 2004).

Men mange stader i fjord- og kystdistrikta verka flystøyen skræmande på husdyra. Det vart fortalt om både kyr og hestar som sprang laust og rømde unna støykjelda. Det verste var kanskje at støyen skapte uro i pelsdyrfarmane, der kvelpinga var i full gang på den årstida (Klepp: Personleg fråsegn).

Gidsken Jakobsen gjorde stopp mange stader på Vestlandet. I Volda gjorde ho eit stopp på forsommaren i 1934. Det heitte seg at mekanikaren som Gidsken hadde med seg, hadde gått på gymnas i Volda tidlegare. Det skal ha vore han som ville gjere stopp i Volda (Halkjelsvik: Personleg fråsegn). Før landing på fjorden strauk flyet lågt over hustaka. Det heile førte til stor ståhei (Laupstad: Personleg fråsegn). På få minutt var Krokenkaia, rett nedanfor kyrkjja, stappfull av folk som aldri før hadde sett eit fly (Halkjelsvik: Personleg fråsegn). Flyet vart fortøyd i ei fortøyingsbøye som gjekk under nemninga tørnetønna. I 1934 låg tørnetønna oppankra på vika utanfor Krokenkaia. Seinare vart tørnetønna flytt lenger sør aust og låg i mange år oppankra rett utanfor Volda Mek. Verkstad (Klepp: Personleg fråsegn).

Ved sida av Krokenkaia låg den såkalla Røysbryggja, ein landingsvør som vart mykje brukt av mindre båtar. Dei som ville ha seg ein flytur med Gidsken Jakobsen, vart rodd ut til flyet frå Røysbryggja. Ei av dei som nytta høvet til ein flytur, var Sigfrid Widsteen - i mange år innehavar av Fr. Svendsens Bok- og Papirhandel i Volda (SunnmørsNytt 1991; Klepp: Personleg fråsegn).

Ein feriegjest spanderte ein flytur på den ti år gamle Rolf O. Klepp. Klepp er i seinare år kjend for å ha skrive fleire bøker og mange avisartiklar med frodige historier av den typen som av og til er sannare enn sanninga sjølv. Han skreiv ein gong om flyturen med Gidsken Jakobsen i ein avisartikkkel. I artikkelen nemnde han også dei verknadane spenninga og nervøsitet ved den første flyturen kunne ha på mage og fordøyning. Einskilde passasjerar skal ha gjort i buksa av nervøsitet under flyturen (Klepp: Personleg fråsegn).

Så plagsom nervøsitet gjorde seg ikkje gjeldande då fotograf Karl Kornberg og kjøpmann



Flyfoto av Volda sentrum, teke av fotograf Karl Kornberg under ein taxitur med Gidsken Jakobsen i 1934. Rett til høgre for vengespissen ser ein Krokenkaia og Røysbryggja.
Foto: Kornberg, Volda.

Karl (Kalla) Rønnestad var med på ein rundtur over Volda og Ørsta. Kornberg tok då det som går for å vere dei første flyfotografia av dei to tettstadane. Etter rapportane verka einskilde ting ved den flyturen nokså halsbrekkande. Kornberg skal ha hange meir eller mindre ut gjennom døra i flyet og fotografert, medan Rønnestad skal ha sikra Kornberg mot å falle ut ved å ligge på golvet inne i kabinen og klamre seg til Kornberg sine bein (L. Kornberg: Personleg fråsegn). Rønnestad omtalte ein gong denne hendinga til Lasse Kornberg slik - på ekte voldamål: *'Hårre heise de kor galne me va. Far din hekk ut gjennom døra og fotograferte og eg låg inne i flyet og heldt nå i beina'* (L. og S. M. Kornberg 2001).

Uhell i Sogn

Koffertreim - eller ikkje koffertreim: - Den 27. juni 1934 gjekk det gale over Sognefjorden i nærliken av Hella.

Under verksemda i Sogn vart propellen på flyet skadd og måtte sendast til reparasjon. Då propellen kom tilbake frå verkstaden, måtte flyet prøveflygast før Gidsken og Birger Johnsen kunne begynne med ordinær taxiflyging igjen. Johnsen, som hadde ført fly under heile første verdskrig og hadde lang røynsle, skulle føre flyet under prøveflyginga. Gidsken var med i cockpiten for å passe instrumenta. I tillegg var ein unggut med i flyet.

Like etter avgang, i omlag 500 meters høgd, såg Gidsken at boltane på motordekselet heldt på å losne. Det var tydeleg at propellen ikkje var rett avbalansert. Det laga vibrasjonar i flyet. I 900 meters høgd losna motordekselet. Flyet vart kraftig oppbremsa av luftmotstand i holet som oppstod der motordekselet brått vart borte. Dette førte til sterk risting i flyet. Til slutt vart heile motoren riven laus frå flyet. Skruar, naglar og lause deler spruta i augneblinken då motoren losna frå flykroppen og fall i fjorden med eit formidabelt plask. Der motoren hadde vore plassert, var det berre nokre wire- og leidningsstumper som hang og slang (Nettstad).

Folk på land vart vitne til at motoren losna frå flyet og fall i sjøen. Då motoren fall av, vart tyngdepunktet i flyet mykje forandra. Flyet vart brått fleire hundre kilo lettare enn normalt i fronten. Flyet kom kom ut av kontroll og var nær ved å steile. Då redda Gidsken situasjonen ved å vise snarrådig handlekraft. For å kompensere for vekttapet i fronten av flyet, drog Gidsken med seg ungguten så langt framover i flyet som mogleg. Samtidig greidde Gidsken å fjerne nokre delvis lause deler som ellers kunne ha losna heilt og skadd flyet endå meir (Nettstad). Mot alle odds greidde Johnsen å få det motorlause flyet under kontroll og gjere ei kontrollert landing. Han styrtet det inn i glideflukt og landa fint på fjorden (Gynnild 2004).

Slikt hadde til då hendt berre få gonger. Og det skal visstnok ha vore første gong nokon kom levande frå ei slik hending. Meldingane om hendinga gjekk verda rundt i avisene. Johnsen fekk ry på seg som 'mannen med stålnervar' (Gynnild 2004). Flymotoren ligg kanskje framleis på botnen i Sognefjorden ein stad utanfor Hella.

Flyet var ikkje trygda, og Gidsken leid eit økonomisk tap. Det motorlause flyet vart selt til Tyskland med tanke på reparasjon. Flyet sin vidare lagnad er ukjend (Nettstad). Gidsken gav likevel ikkje opp. Ho starta Bergens Aero A/S og kjøpte to små Junkers landfly. Men selskapet vart raskt avvikla og vart eigentleg ikkje anna enn ein episode (Gynnild 2004).

Uhell i Nordfjord

I 1936 starta Gidsken Jakobsen sitt tredje flyselskap: Norsk Aero A/S. Selskapet kjøpte ein Loening Amphibium Air Yacht frå USA. For si tid var det eit svært moderne fly med plass til åtte passasjerar. Med dette flyet var det meininga å drive taxiflyging for turistar med base i Olden i Nordfjord. Men verksemda vart nokså kortvarig. Ved ei landing på fjorden tippa flyet rundt og vart liggande opp ned i sjøoverflata. Gidsken, ein annan flygar og to passasjerar vart fanga - som rotter i ei felle - og var i fare for å drukne. I siste liten greidde ein av passasjerane å slå hol i ei glasrute med berre knyttnevane. Våte, mørbanka og oppskrapa kom alle seg ut og opp på ei av vengane på flyet. Folk som såg ulykka, kom roande ut til flyet og hjelpte dei fire i land. Både Gidsken og fleire av dei andre hadde kutt som måtte syast av lege.

Polarbjørn

Veit ein lite om tre av fartøya som Nils Jakobsen bygde, så veit ein desto meir om det fjerde fartøyet. Det var ishavsskuta *Polarbjørn*, av somme også kalla 'eventyrskuta' (Dalberg 1984). Fartøyet vart levert frå skipsbyggeriet på Fagernes i 1919. Kontrahenten Jens Øien var etter alt å dømme ikkje i stand til å betale fartøyet fullt ut, så Jakobsen vart sjølv ståande som parteigar og korresponderande reiar for *Polarbjørn* dei første åra (Skipsregister).

I 1919 sende Jakobsen *Polarbjørn* - med kontrahent og parteigar Jens Øien som skipper - på fangsttur til Aust-Grønland. I 1920 leigde Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S *Polarbjørn* som hjelpeskip for selskapet sitt eige skip *Forsete* i transport av arbeidarar, proviant, material, utstyr, kol og liknande til og frå Svalbard. I 1921 gjekk *Polarbjørn* i fraktfart på strekninga Kristiania - Bergen - Tromsø - Hammerfest. I den farten frakta skuta - blant mykje anna - også Alta-skifer til Sør-Norge (Ishavsmuseet: Fartøyregister).

Etter skiftande eigarforhold gjennom mykje av 1920-talet, kjøpte ishavsreiarane Peter S. Brandal og Martin Karlsen i Brandal skuta i 1930. Saman med ishavsskipper Kristoffer Marø gjorde dei *Polarbjørn* til eitt av dei meir kjende ishavsfartøya gjennom tidene. I 1930-åra vart *Polarbjørn* mykje nytta av Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (NSIU) til sommarekspedisjonar til Svalbard og Nordaust-Grønland. På ekspedisjonen til Nordaust-Grønland i 1932 hadde *Polarbjørn* med to fly som NSIU brukte til flyfotografering og kartlegging av Eirik Raudes Land - området som norske fangstfolk hadde annektert året før.

Under andre verdskrig var *Polarbjørn* stasjonert i Amerika. Kort tid etter den tyske okkupasjonen av Norge tok Karl Karlsen - son til ishavsreiar Martin Karlsen i Brandal - seg over til Halifax for å administrere Brandal-skutene som ved invasjonen i Norge var i fangst ved Newfoundland. Etter kort tid vart Karl Karlsen utpeika til leiar av Nortraship si avdeling i Halifax (Bø: Personleg fråsegn).

Etter at låne- og leigeavtalen mellom USA og dei allierte i Europa kom i stand i 1941, hadde dei allierte bruk for ein nordleg luftkorridor mellom Nord-Amerika og Storbritannia som ikkje så lett kunne trugast av tyske stridskrefter i Atlanterhavet. Det vart oppretta eit samband som gjekk over Labrador, Baffin Land, Grønland, Island til Skottland. Sambandet fekk mykje å seie for flypatruljenesta i Nord-Atlanteren og for overføringa av jagarfly frå Amerika til Storbritannia (Bø 1990; Alme 2005). *Polarbjørn* vart mykje nytta i fraktfart ved utbygging av flyplassar langs dette sambandet. Engasjementet av *Polarbjørn* i den farten kom i stand i direkte kontakt mellom Karl Karlsen og Bernt Balchen (Bø: Personleg fråsegn). I løpet av farten for det amerikanske forsvaret fekk *Polarbjørn* nemninga 'skuta som alltid kom fram'.

Polarbjørn vart totalskadd av brann og sokk på fangstfeltet ved Newfoundland i april 1949.

Gidsken Jakobsen.

Foto: Norske Luftfartsmuseum, Bodø.



Kjøp av *Polarbjørn*?

I 1934 - året før tapet av flymotoren over Sognefjorden - vende Gidsken Jakobsen seg til Martin Karlsen med spørsmål om å få kjøpe *Polarbjørn*. Karlsen svarte at *Polarbjørn* ikkje var til sals. Derimot tilbaud Karlsen henne å leige, evt også kjøpe, eit anna fartøy i reiarlaget,

nemleg *Signalhorn*. *Signalhorn* fekk same året bytt ut dampmaskinen med ein semidieselmotor og framstod i modernisert fasong (Eigne notatar).

Gidsken hadde ein del idear og planer som ikkje vart sett i verk (Gynnild: Personleg fråsegn). Gidsken sitt motiv for å ville kjøpe *Polarbjørn* er uklart. Men far hennar, Nils Jakobsen, hadde både bygt skuta og stått som korresponderande reiar i fleire år. *Polarbjørn* si tilknyting til Jakobsen-familien er det i alle fall ingen tvil om.

Martin Karlsen hadde truleg liten grunn til å vurdere sal av *Polarbjørn*. *Polarbjørn* var på den tid blant dei største ishavsskutene. Framdrift med dieselmotor gav *Polarbjørn* enklare bunkershandtering og større aksjonsradius enn det dampdrive skuter hadde. Etter at skuta fekk ny og sterkeare dieselmotor til sommarekspedisjonen i 1932, framstod *Polarbjørn* som den beste og mest moderne skuta for ekspedisjonar i arktiske farvatn (Ishavsmuseet: Fartøyregister). Trygve Nordanger omtalte Peter S. Brandal og Martin Karlsen sitt kjøp av *Polarbjørn* i 1930 som eit 'gullkjøp' (Nordanger 1980). Noko sal av *Polarbjørn* eller *Signalhorn* kom ikkje i stand (Ishavsmuseet: Fartøyregister).

Gidsken Jakobsen ser ikkje ut til å ha vore den einaste som var interessert i å slå kloa i *Polarbjørn*. I 1928 hadde avisa *Tidens Tegn* ei melding - rettnok misvisande - om at *Polarbjørn* var sold til Sovjetunionen som forskings- og oppsynsfartøy. Også i 1929 skal sovjetiske aktørar ha vist interesse for å kjøpe *Polarbjørn*. Eigar av *Polarbjørn* i 1928 og 1929 var Johan Thorvik i Ålesund (Ishavsmuseet: Fartøyregister).

Gidsken Jakobsen si seinare karriere

Etter ulykka i Olden i 1936 slutta Gidsken Jakobsen med flyging. Ho var då 28 år gammal. Økonomien i Gidsken sine flygingar var dårlig. Ho fekk ikkje dei konsesjonane på post- og passasjerflyging som ho hadde håpt på. Ho slo seg til heime i Narvik og gjekk for fullt inn i leiinga av faren sitt foretak. Mot slutten av 1930-talet engasjerte Gidsken foretaket blant anna i eksport av sild frå Nord-Troms - via Tromsø kjølelager - til Tyskland. Tyskland var ein stor avtakar av feithaldige produkt. Gidsken var sjølv ein tur til Tyskland og såg at der var ein stor marknad for eksport. Jakobsen-foretaket gjekk då til bygging av fryse- og kjølelager i Narvik. Anlegget stod ferdig i mars 1939 og var på den tid det største i sitt slag i Nord-Norge. Våren 1939 eksporterte Jakobsen-foretaket ein del sild med Ofotbana. Silda vart henta i Sør-Troms med fartøyet *Najaden*. Seinare på året leigde Gidsken fartøyet *Jan Mayen*, let det hente fleire laster med isa fersksild ved Harstad og let det segle direkte til Tyskland. Gidsken planla også å skaffe fartøy til fiske og føring av sild.

Slike planer fekk ein bråstopp ved utbrotet av andre verdskrig (Ytreberg 1954). Med si strategiske plassering vart Narvik by og hamn slagmark under krigshendingane våren 1940. Blant mykje anna vart det meste av Fagernes øydelagt. Der hadde Nils Jakobsen anlegga sine. Fiskeforretning, kaianlegg, trelastlager, sagbruk, høvleri og oljeanlegg - alt vart lagt i grus.

Nils Jakobsen sjølv døydde i 1944. Gidsken tok over leiinga av foretaket. Ho stod som leiar av foretaket til ho nådde pensjonsalderen. Gidsken dreiv handel med trelast og fisk. Foretaket eksporterte fisk og trelast til marknadane på kontinentet. Foretaket kjøpte opp skogar på rot frå Trøndelag til Finnmark. I Trøndelag omfatta verksemda tjue hestar og hundre mann. Foretaket hogg ut skogen, dreiv fram tømmeret, foredla og eksporterte det. Gidsken prøvde også gruve drift etter fleire ulike metall fleire stader i Nord-Norge. Ho hadde tru på at dei nord-norske fjella gjymde verdiar som ein gong ville gjere landsdelen rik (Gynnild 2004).

Personen Gidsken Jakobsen

Gidsken Jakobsen var ei fri og sjølvstendig kvinne. Ho var ein snill, iderik og engasjert person, vart det sagt av folk som kjende henne. I tillegg hadde ho den fridom som ein forholdsvis romsleg økonomi gav. Ho var ein svært ivrig sportsfiskar. Ho var ein ivrig motorsyklist allereie før ho fekk flysertifikat. Saman med ei venninne køyerde ho motorsykkel

frå Narvik til Roma i 1931, ein tur på 8500 kilometer (Gynnild 2004).

Frisk, livleg, selskapeleg og aktiv som ho var, mangla ho ikkje friarar. Men ho valde å leve eit liv som fri og sjølvstendig kvinne og stifta derfor ikkje eigen familie. På sine eldre dagar flytte ho til Tretten i Gudbrandsdalen. Der delte ho hus med systrene sine, Borghild og Camilla. Gidsken Jakobsen døydde 13. juni 1990, 81 år gammal (Gynnild 2004).

Som kvinneleg flygar møtte Gidsken Jakobsen fleire ulike haldningar. Journalistane - den gong stort sett berre menn - hadde tendens til å feste seg ved utsjånaden og kleda hennar. Formuleringane '*barnslig og liketil*', '*vever*', '*søt*', '*sjamerende*', '*bedårende jentunge*' og '*liten pike*' gjekk igjen. Etter dei uhella ho hadde - spesielt etter at ho miste motoren over Sognefjorden - vart ho håna og latterleggjort for flyginga si (Gynnild 2004). Somme kalla henne '*eit steingale kvinnfolk*', andre omtalte henne som '*ei kvinne langt forut for si tid*' (L. Kornberg: Personleg fråsegn).

Gidsken Jakobsen sine ulike forsøk med flyging fekk ikkje så mykje å seie i form av varig verksemrd. Men ho var med på å skape interesse for fly og flyging i det som var ei gjennombrotstid for flyging i Norge (Ytreberg 1954). Ingen tvil om at Gidsken Jakobsen sprengde nokre grenser for kva kvinner kunne tillate seg å gjere.

Heider

I seinare år har Gidsken Jakobsen fått fleire former for heider. Norsk Luftfartsmuseum i Bodø - i hennar eige heimfylke - har gjeve ein kafe namn etter henne: 'Cafe Gidsken'. Nettopp i Bodø - i nærleiken av Norsk Luftfartsmuseum - har ei gate fått namnet 'Gidsken Jakobsens vei'. Pussig nok har ikkje heimbyen Narvik gjeve henne den same heider.

I samband med den årlege vinterfestveka i Narvik blir det kåra '*Æresrallar*' og/eller '*Æres Svarta Bjørn*'. Blant landskjende personar som har fått slik heider, er stortingsmann Rolf Hellem, bildekunstnar Karl Erik Harr, forfattar Herbjørg Wassmo og kringkastingsmedarbeidar Harry Westerheim. Gidsken Jakobsen vart kåra til '*Æres Svarta Bjørn*' i 1982 (Nettstad).

I 2002 vart portrett av Gidsken Jakobsen plassert på haleroret til flyselskapet Norwegian sitt sjuande fly. Dermed kom Gidsken inn i ei eksklusiv gruppe av kjende norske personar som bestod av Fridtjof Nansen, Roald Amundsen, Thor Heyerdahl, Sonja Henie, Helge Ingstad, Otto Sverdrup - og altså Gidsken Jakobsen. Seinare har Norwegian kjøpt inn fleire fly som i tur og orden har fått portrett av Sigrid Undset, Henrik Ibsen, Kirsten Flagstad, Alf Prøysen og Niels Henrik Abel på halerora (Ellingsen: E-post).

Gidsken Jakobsen blir av og til nemnde saman med Sonja Henie som døme på kvinner som utfordra menn på nye arenaer og som vart forbilder for andre unge kvinner. Gidsken Jakobsen var kjendis lenge før ordet vart teke i bruk (Gynnild 2004).

REFERANSAR

Informantar

Sverre Bjørdal, avdøde Sigmund Bøe, Olav Gynnild, Jarle Halkjelsvik, Alester Hansen, Kåre Høiskar, Rolf O. Klepp, avdøde Lars (Lasse) Kornberg, Theresa Kornberg, Webjørn Landmark, Gudveig Laupstad.

Arkivmateriale

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.
Skipsregisteret i Ålesund.

Aviser og tidsskrift

Dalberg, Albin: 'Ishavsskuta "Polarbjørn" - bygd i Narvik'. *Fremover* 19.03.1984.
Gynnild, Olav: 'Kontordamen som ble flyverske'. *Historie* nr 4 /2004.

Klepp, Rolf O.: 'Ein minnerik dag'. *SunnmørsNytt* 23.10.1991.
Parr, Vidar: 'Flylanding på Åheim i januar 1930'. *Synste Møre* 29.01.2004.
Sollid, Jakob: 'Eit minne frå tidleg i trettiåra'. *Møre* 04.12.1997.

Oppslagsverk

Aschehoug og Gyldendals Store Norske Leksikon nr 8 (2005).
Posten Produksjon: *Postadressebok for Norge* (2000).

E-post og nettstader

E-post fra Anne Grete Ellingsen, Norwegian, 28.11.2006.
http://www.endringsagentene.com/gidsken/eget_flyselskap.htm
http://www.europeanairlines.no/doc/JunkersF13_Norway_220404.htm
<http://www.luftfart.museum.no/Utstillinger/Saaskiutstilling.htm>
<http://www.synste.no/Ny2004/05-fly.html>
<http://www.vinterfestuka.no/vu95/eresalle.html>

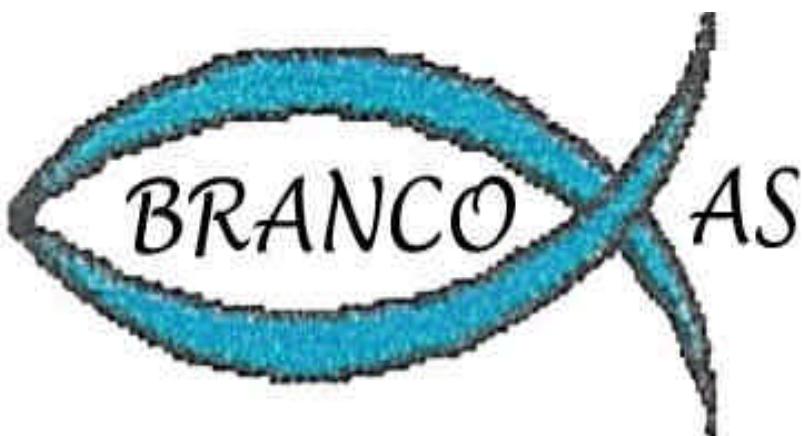
Litteratur

Alme, Johannes: 'Ishavsskuta *Polaric* og det amerikanske spionflyet'. (Upublisert manuskript 2005).
Bjørdal, Sverre: 'Gamle Volda' i Volda Sogelag: *Årsskrift 1981*.
Bøe, Sigmund: *På gyngende grunn* (1990).
Gynnild, Olav: *Kvinne på egne vinger. Gidsken Jakobsen*. Nr 7 i Norsk Luftfartsmuseums skriftserie (2004).
Kornberg, Lars og Sylvi Maria: *Hilsen fra Volden. Ei bildebok frå gamle Volda 1862-1938* (2001).
Nordanger, Trygve: *Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939* (1980).
Ottesen, Johan: *Ishavsskuter III* (2001).
Pedersen, Ingrid: *Parfyme og motorolje. På vingene over Arktis* (1996).
Ytreberg, Nils A.: *Narviks historie. Bind II. Fra første verdenskrig til våre dager* (1954):

Eigne notatar

Artikkelskrivaren sine eige notatar i tidsrommet 1991-94, basert på gjennomsyn av diverse innlånte dokument ved Ishavsmuseet Aarvak.

Isflaket er støtta av:



Torskeoppdrett, 6062 Brandal

Skårungen.

Av Jostein Hovland

Skårungen

Av Oscar Sund med illustrasjoner av
Thorolv Rasmussen

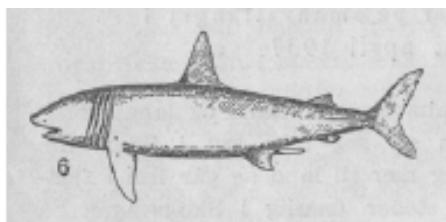


Dette er boka som bokstavleg har stått lengst framme i bokhylla mi i 65 år. Etter at eg jamt og trutt har brukt henne alle desse åra, er det no på tide at eg kan få hjelp av ein bokbindar som likar å ta hand om gamle, slitne böker.



Men for å vere ærleg var eg no ikkje så sers glad då eg fekk Skårungen av foreldra mine til jul 1942. Eg var 11 år, og som så mange andre elveåringar hadde eg kome i den alderen der kombinasjonen av leselyst og lesevne var ganske vel utvikla. Ei gutebok med passe lettlest tekst og interessant innehald kunne klarast av på ein dag eller to. Dessuten hadde vi okkupantar i landet og det førde mellom anna med seg at utvalget av god litteratur var begrensa.

Det var difor med stor interesse at eg saumfor dei *harde* pakkane som låg under grana den julekvelden. I dei *mjuke* pakkane låg det nok heimestrikka raggsokkar, strömper eller kanskje ein genser. Det var ikkje naudsynt med slike pakkar under grana – klær fekk vente til ein annan dag. Men den eine harde pakken var til meg og i den låg Skårungen. Kva var nå dette for underleg bok? – eg bladde litt i den og kom fram til at dette ikkje var så interessant. Men eg hadde no vit nok til å halde dette for meg sjölv, mest fordi eg ikkje ville at foreldra mine skulle bli lei seg. Alt etter som tida gjekk, voks interessa mi for det som sto i Skårungen. Og etter at eg med boka til hjelp kunne konstatere at den underlege fisken som hadde fastna i eit makrelgarn – og som vi ikkje kjende igjen – var ei lita brugde på knapt to meter, ja etter den dagen har vi to vore sers gode kompisar.



Men kven var forfattaren og kven hadde gjort alle dei mange og fine illustrasjonane i boka? Ja, det er to rett fascinerande spørsmål.

Oscar Sund som var ein sers evnerik saltværing var fødd i Gildeskål 1884. Han fekk sin cand real eksamen ved universitetet i 1908. Like etterpå vart han assistent til den

velkjende havforskaren Johan Hjort og han kom med på den store og påkosta norsk-engelske **Mihael Sars ekspedisjon** som undersøkte livet i havet langsetter den nordatlantiske ryggen. I 1912 vart Sund vitenskapleg assistent ved Havforskningsinstituttet i Bergen. Der fekk han ansvar for fleire store fiskeriunder-sökeler, mellom anna av brisling og av skreien sine årvisse vandringar i Nord Norge. I Bergen var der eit rikt og kreativt havforskningsmiljø under leiing av Johan Hjort og Oscar Sund vart etter kvart ein av dei mange framgangsrike forskarane der.

Kor lenge han gjekk med idéen til denne boka veit ikkje eg, men truleg hadde nok såvel barndomsåra i Gildeskål som dei mangskiftande erfaringane frå arbeidet som havforskar – og kanskje også frå fiskerimiljøet i Lofoten – betydelse. Boka kom ut i to opplag og i forordet til den som kom i 1942 skriv Sund: **"Denne boka er for dem som er gla i sjøen, ikke for andre.**

Den er laget for ungdom (av alle aldre) med interesse for sjøens liv og sjøens bruk, for alle dem som ennå har evne til å undres og gledes over naturens innviklede mangfoldighet, som ennå ikke er for stive til å bøye seg ned og se på det som er smått, og som ennå ikke er blitt så kloke at de finner det unødvendig å lære mer”.

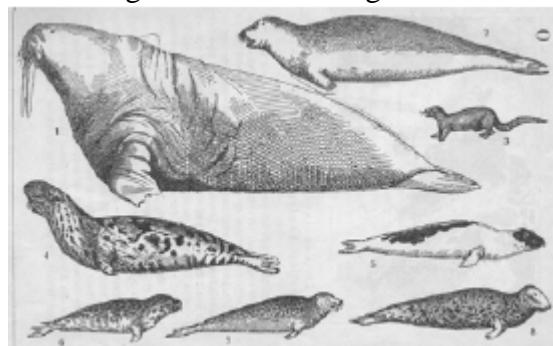
Ja, som eg ser det er Skårungen ei sers grei og pedagogisk lære- og oppslagsbok som i tillegg til teksta har 26 handteikna plansjer med meir enn 300 svart-kvite teikningar.

Innhaldet er oppdelt på meir enn 20 avsnitt som i grove drag kan delas opp slik:

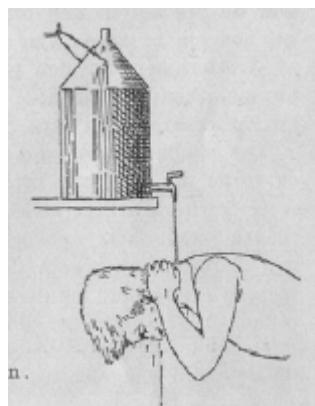
- Oseanografi og ferdsel på sjøen
- Livet i sjøen, på havbotnen og i fjøresteinane
- Fisk og sjöpattedyr
- Sjøfuglar
- Helselære
- Navneliste på fleire språk
- Register og litteraturliste

Den som gjorde alle dei fine illustrasjonane i Skårungen var Thorolv Rasmussen, som etter det eg kan forstå må ha vore ein sers dugleg vitenskapleg illustratør på det marinbiologiske området. Han var også med på den lange *Michael Sars ekspedisjonen* og det var kanskje der han vart betre kjend med Oscar Sund. Dette var før fotografiteknikken hadde kome så langt at den kunde brukas til å dokumentere funna. Eg visste lite om Rasmussen då eg byrja på denne artikkelen, så eg gjekk då inn på Internet og leita – og der fann eg rett mykje..

Det er sjølsagt uråd å vise eit utval av teikningane frå Skårungen her, men eg har nå med plansje **O** som visar dei mange selartane. I tekstdelen er der så teke med ei nærmare beskriving av kvar art for seg.



I avsnittet om helselære, som nok ikkje er så aktuelt lenger, minnes vi om at det ikkje er så sers lenge sia at det ikkje var heilt enkelt å halde seg rein og frisk i rorbuer og trange båtlugarar. Her gjev Sund praktiske og gode råd. Som til dømes at det går å bruke ei blekkspann på denne måten:



I Skårungen finner vi styringsreglane også:

*Hold utkik skarp, selv om det synes trygt,
enn mer når mørkt det er og tåketykt.
I knappe jarvann, hvor vondt det er å vende
slå sakte fart, stopp eller bakk, kan hende.*

*Hvis om styrbord rødt du ser,
din plikt å vike da det er.
Styr som det passer, uten snakk,
høyre eller venstre, stopp eller bakk.*

*Men hvis om bakbord grønt du har
med topplys over, vær da klar,
hold kursen støtt, oppmerksom vær,
for grønt har plikt å vike her.*

*Hvis det om bakbord lyser inn
av dampers eller motorkutters røde skinn,
du ikke stort å gjøre har,
for rødt mot rødt skal skjære klar.*

*Går begge sidelys og topp mot deg med fart,
styr høyre, vis ditt røde klart.
Hold grønt mot grønt og rødt mot rødt,
oppmerksom vær, hold kursen støtt.*

*En kvinne du i hver en seiler ser,
og kutter'n din er høflig kavalér.
At damene har rangen vel du minnes,
og da én regel bare finnes:
hvor sidelys du ser, men ingen topplanterne,
du alltid skal din kurs fra seilers fjerne.*

*Hør nå hva sjømannsskikken av deg venter,
når du med større fart et akterlys innhenter:
styr godt til siden, stille, fint forbi,
fra skryt og hän hold helt deg fri.*

To mykke interessanta avsnitt i Skårungen handlar om **Havet** og **Livet i sjøen**

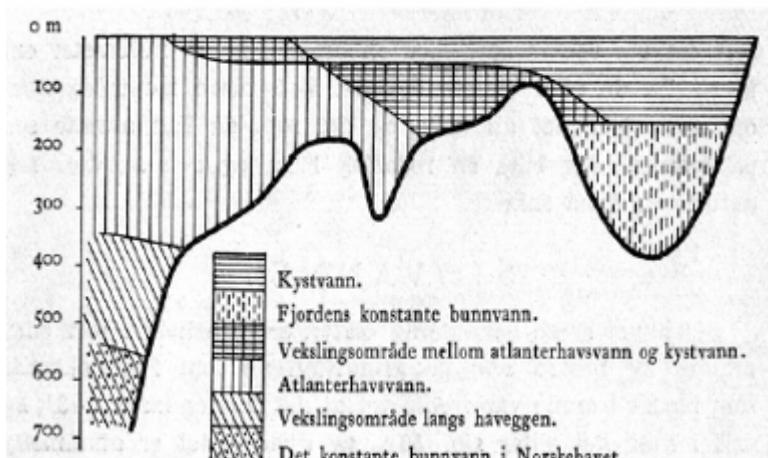


FIG. 6. Vannlagene ved den norske kyst. Den ytre grense for vekslingsområdet gjelder for sommertid, det indre for vinteren.

Her tek Sund på seg oppgava å popularisere emnena **Oseanografi** og **Marin biologi**. Vi får vere med på ei spanande ferd under havoverflata. Vi får informasjon om straumar og stormar, om korleis kystvatnet kvart år får ny næring gjenom innbland-ing av sjø frå Atlanten. Næring som er nødvendig for både fiskar, dyr og alle andre organismer som lever i havet. Ja om mykke anna også som er eggande for fantasien vår, skriv han i desse to delane

Epilog

Hausten 1943 var Oscar Sund og kona hans, Marie, på reise nordover frå Bergen med hurtigruta "St Svitun". Då dei den 30 september var ved Stadt, vart "St Svitun" senket under eit angrep av nokre engelske bombefly. Oscar Sund og meir enn 50 av dei som var med ombord, omkom.

Sommaren 1955 då eg var i Sulitjelma og helsa på heime hjå Astrid som seinare vart kona mi, møtte eg Marie Sund. Ho var då lærare ved realskulen der.

Vi kom til å snakke om Oscar og at eg sette stort verdi på Skårungen. Marie fortalte mellom anna at både ho og Oscar kom seg ombord i ein livbåt etter angrepet.

– "Men så sa Oscar at han måtte ombord for å hente noen papir som lå igjen. Han gikk ombord – og da kom han ikke tilbake igjen".

Oscar Sund vart attfunnen ved Veidholmen ved Kristiansund.

Akrobater og mesterkokker

En god stuert betyr mer på Ishavet enn ellers i verden. Uten vel tillagd og variert mat, klarer ikke karene å yte det dauslitet som kreves i fangsten der nord. Sjøl har jeg stampet ombord etter en lang dags knog på isen, - og der sto stuert Egseth smilende i sin kvite jakke på et skip som ellers flaut over av blod. Ham var vi sikre på. Han skuffet aldri. Vi var over tjue mann ombord i tre måneder, men hver lørdag var det eplepai etter silda, hver søndag kaker til kaffen, og alle dager godt humør fra morgen til sein kveld. Av ham skryter alle fangstfolk, vitenskapsmenn, mondene turister. Ja, sant å si var stuert Egseth en særdeles behagelig overraskelse for mangen en forvent kresenpinn som dro på tur med mismot i sinn og hermetikk i kofferten. Og det var en ung baron som uttrykte det slik: - Den karen er sju jävlar en *kokk!* Vad var Egypens grytor imot hans bulkade panna!



Og en medbrakt tysker snavlet «grossartig»! Han kunne saktens, - for han ble rund og fredelig på den turen.

Dette var Egseth fra Volda. Men på Ishavet seiler mange andre mindre kjente mestere. Jeg håper at bildet av polarstuerten er tilstrekkelig klart tegnet. Som enhver god husmor er han først fornøyd når vi har spist mer enn bra er av hans produkter. At *han* må gjennomgå et helt sirkusrepertoar før maten kan serveres, det hører som nevnt bare til yrket.

(Passasjen er henta frå den fabelaktige boka «Hardbalne polarkarer» av John Giæver, som kom ut på Tiden Norsk Forlag i 1957; nærmere bestemt frå fortellinga med tittelen «Akrobater og mesterkokker», eit meisterleg portrett av nettopp polarstuerten. Det kan nemnast at stuert Kristian Egseth, kanskje var betre kjend under kallenamnet Frost.)

Kontingenten uforandra.

Kontingenten blir som tidlegare år, dvs 150,- for enkelt medlemer, 200 for familie og 500 for bedrifter. Medlemmene har høve til å gi ei gave til Ishavsmuseets Venner på same blanketten. Betalingsblankett vedlagt i dette nr av Isflaket.

Varm takk til Johan Ole Brandal.

Årsmøte for Venneforeininga for Ishavsmuseet vart halde på Ishavsmuseet 13.3.07. Det møtte nitten medlemer. Det var vanlege årsmøtesaker. Det er for tida 319 betalande medlemer i foreininga. Det er ein liten auke frå året før. Siste året har utgjevinga og finansieringa av Isflaket vore foreininga sitt viktigaste arbeid. Det kostar å produsere og sende ut eit slikt blad. Det vil framover bli satsa vidare på Isflaket slik at endå fleire vert kjende med det.



Johan Ole Brandal gjekk av som leiar i foreininga etter fem år som formann. Redaksjonen i Isflaket vil nytte høvet til å rette ein stor takk til Johan Ole for eit svært godt samarbeid i desse åra. Han har vore flink til å oppmuntre oss, og han har også gitt oss stor fridom i arbeidet. Det er vi takksame for.

Ole Christen Røren vart vald til ny leiar. Han er også frå Brandal. Han er maskinist av yrke og har røysnle både frå ishavet, Grønland og Svalbard. Vi ser fram til å samarbeide med Ole Christen. Med seg i styret har han Margit Skeide, Tor Riise, Peter Josvald Brandal og Jan Bigset.

Etter møtet var det klart for kaffi og kaker. Medan kaffien gjekk ned, kåserte Ole Christen om ekspedisjonen til NØG med Minna i 2006. Eit interessant og vel framført kåseri med mange fine lysbilder.

Skuter som forliste -6

D/S «Kvitungen» forliste i Grønlandstrætet den 10. juli 1935 under dramatiske omstende. Skuta var bygd av tre i 1916 i Opsanger, Sund i Hordaland og var 128 tonn brutto/48 tonn netto. Reiarlaget som eigde skuta var A/S Kvitungen, Ålesund med Elling Aarseth & Co. Som korresponderande reiar. Skipper Rolf Kvien, Ålesund, var medeigar med ca 1/3 part. Det var 14 mann om bord.

Ved forliset hadde skuta ein fangst på 92 dyr, og ca 40 fat håkjerringtran. Dessutan hadde dei om bord ca 450 hektoliter kol samt proviant og anna utstyr.

Forutan skipper Rolf Kvien avgja også 1. skyttar Per Kvien, 2. skyttar Sverre Rudi samt maskinisten Ola Øvreliid forklaring for fungerande generalkonsul Wilhelm Fegth, då sjøforklaringsa vart halden i Reykjavik den 24. juli 1935.

Det vart gjort følgjande trygdeoppgjer:

Kaskotrygding av skuta kr.	70 000 med frådrag av $\frac{1}{4}$ part	kr. 52 500
Fast utstyr	15 000	
Utrustningsutgifter	11 500	
Mannskapstøy/effekter	6 789	kr. 33 289
Til saman		Kr. 85 789

Fangsten var ikkje trygda.

Av trygdeutbetalingane gjekk kr. 32 359,22 til Aalesunds nye Kreditbank A/S som hadde pant i skuta. Det vart ein del brevvekslin om beløpet var rett. Banken meinte at reiarlaget skulda dei kr. 359,66 meir.

Sjøforklaringsa fylgjer i si heilheit.

Vel bekomme!

Sigbjørn K. Rosbach Røren

Ålesund

Sjøforklaring
(angående forlis i åpen sjø.)

Skjema A.

S/a skib "Kvitungen" (selfanger)

Kjenningssignal L.E.I.E.

Hjemsted Ålesund.

Brutto tonn 128.14

Netto tonn 48.46/1cc

Ved levering av utskrifter av sjøforklaringer angående forlis i åpen sjø bør dette skjema altså benyttes. I tilfelle forklaringens omfang gjør det påkrevet, blir
det nødvendige papir å innhente i nærværende ark, hvorefter det hele gjennemrives og forsegles. Utskriften påbegynnes på 2nen side.

Utskrift

av

Sjøforklaring

general
avholdt for —konsulatet — sjøretten i Reykjavik den 24/7 1935

administrert av fungerende generalkonsul Wilhelm Fegth

med bisidderne: {

i anledning av ovennevnte skibs forlis på ~~skremsel~~ under selfangst i Danskestrødet
til den 9/7. 1935.

Førerens navn og adresse Rolf Løvien, Ålesund.

Rederiets navn og adresse A/s. Kvitungen, Ålesund.

Skibets klasse Uklass.d/s. Klasseinstitusjon Norsk Sjøkontroll

Er føreren medeier? Ja For hvormeget? ca.1/3.

Last, ballast (art, mengde og fordeling) 92 dyr, ca.40 fat hækjerringtran, ca.450 hl.
kull, proviant og annet utstyr.

Dekkslast (art, mengde og høide over hoveddekk) {

Dypg. ved avgang: forut akterut. Fribord: styrbord, bakk bord

Antall av besetning på reisen 14 med førerantall av passagerer 0

* * → efter skibets bemanningsopgave 14

Er nogen omkommet? (Oppgi navn alder og hjemsted) Nei.

Merk. Dagbekene skal has tilstede og sammenholdes med den kun av skibsføreren undertegnede utskrift, som inndeles i behold til sjøfartslovens § 40.

Ingen må påhøre andres forklaringer og ingen annen enn føreren bør påhøre dagboksutskriftens oplesning.

Edfestelsen skjer som regel først etter at samtlig vidner har forklart sig. Skibsføreren edfester ikke.

Se følgelig utenriksinstrukturen av 10de aug. 1923, §§ 89 og 92 med kommentar og sjøfartslovens §§ 40, 319–322, samt §§ 324 og 325. Kfr. også lov om statskontroll med skibes sjødyktighet av % 1903 § 19.

O.P.A. — IV 26.

Spørsmål.

(Til lettelse for konsulen — sjøretten — tilsettes nedenfor en del spørsmål til foreleggelse for fareren og vidnerne. Da disse spørsmål er beregnet på de alminneligste forekommende tilfelle, forutsettes det imidlertid, at konsulen — sjøretten — ved sin benyttelse av dem på den ene side utelater, hvad der i det foreliggende tilfelle ikke måtte passe, og på den anden side fremsetter eventuelt nødvendige tilleggs-spørsmål, avpasset efter vedkommende ulykkes nærmere omstændigheter, for derved best mulig å bringe ulykkens årsak og omfang på det rene.

Sådanne tilleggs-spørsmål bør fremsettes i forbindelse med de spørsmål, med hvilke de efter sit innhold nærmest hører sammen. Tilleggs-spørsmålene intas i extenso i utskriften og betegnes foruten med vedkommende nr. også med litr. b. henholdsvis c. osv.)

1. Hvorledes foregikk ulykken? (Et sammenhengende fremstilling.)
2. Var der nogen feil eller mangl ved skibets forfatning ved avgang fra siste havn?
3. Var instrumenter og den øvrige utrustning tilstrekkelig og i orden?
4. Hvorfor var bemanningen ikke overensstemmende med bemannings-skalaen? Hvor mange mann var der på valetten foruten vakthavende styrmann?
5. Hvorledes var båtene anbragt og utsyret og med hvilke andre redningsredskaper var skibet forsynt? Fremgår det av dagboken, at de forekrevne båtavelser er avholdt? Når blev siste båtavelse avholdt?
6. Hvad var fartsætet vanlige innstignende av tung last? Hvor meget havdes inne siste reise? Var fartsætet overlastet?
7. Hvorledes var lasten eller — i tilfelle — dekslasten eller ballasten fordelt og sikret?
8. I tilfelle av trelast, hvor stor var rumslasten og hvor stor var dekslasten? Hadde skibet slagside da reisen tiltrådtes, i tilfelle hvor stor og til hvilken side? Eller var det rankt? Hvor stor var bunkersbeholdningen ved avgangen og hvorledes var den fordeilt? Var vannballast tatt inn etter avgangen og i tilfelle hvor meget?
9. Hvor mange og hvor store lukeåpninger var der og hvorledes var de skalket? Hvor mange tverskibskjærstokker var der i hver lukeåpning? Var disse skjærstokker fastsatte med skruer i lukekarmen? Var lukerne av tre eller jern og hvor mange pressenninger var der på dem? Var de sikret med bommer? Hadde skibet tonnageåpninger? Hvor befant de sig og hvorledes var de lukket?
10. Hvor meget lekket fartsætet i havn og under seil eller gang? Hvor ofte blev peiling foretatt?
11. Hvorledes opstod lekagen og hvor stor var den, før skibet blev forlært?
12. Hadde man tidligere merket nogen begivning i dekket (deksplatene) eller skroget med malmias eller lignende inngående varer? Hadde platerne nogen sinne slått buer, eller var de nogen sinne sprukne? Hadde ballasttankene vist sig ikke siden sist besiktelse blev foretatt?
13. Når blev fartsætet sist doksasset? Blev der da foretatt ettersyn av bunnventiler, roret med lokker og tapper og — i tilfelle — metallhuden? Har fartsætet senere været på grunn?
14. Når blest styre-anordningen sist besiktet (reparert)?
15. Hvad var fartsætets senere været på grunn?
16. Hvad mangler fareren (vidnet) av tøl for — i tilfelle — å kunne hjemsendes?
17. Hvorledes og av hvem reddedes besetningen? Var redningen forbunnet med fare for redningsmennenes liv?
18. Hvad var disse navne, stillinger og adresser?
19. Hvad var efter fareren (vidnets) mening årsaken til ulykken?
20. Har besidderne noget å bemerke til fareren (vidnets) forklaring, eller til måten hvorpå dagboken er fortalt, eller har de noget spørsmål, som de ønsker stillet?

Selfangstdampsbib "Kvitungen" av Aalesund.

Aar 1935, den 24.juli, avholdtes efter berammelse sjøforskriftning på det kgl.norske Generalkonsulat i Reykjavik i anledning av dette fartøis forlis i Danskestrødet under Grønland den 9.juli 1935. Forretningen bestyrtes av den ved Generalkonsulatet ansatte utsendte visekonsul Wilhelm Fegth.

Skibet er assurert i "Ishavet", Aalesund, men dette selskap har ingen representant her. Man har ikke kunnet bringe på det rene om den engelske reassador, dette selskaps navn og om det har noen representant her. Lastemottager skulde vært E.Aarseth & Co., Aalesund. Dette firma har ingen representanter her.

Fremstod skibsfører Rolf Kvien, som forklarte at han var fører av selfangstdampsbib "Kvitungen" av Aalesund, av 128.14 br. og 48 46/100 net. reg. tonn drektighet og med kjenningsignal L.E.I.E. "Kvitungen" var bygd i Opsanger, Sunde (Hordaland) i 1915 av tre og hadde siste gang gjennemgått besiktelse av Norsk Sjøkontroll (hovedbesiktelse) sept-okt. 1934 og besiktelse for redningsutstyr m.v. den 16.februar i år. Skibets fartscertifikat lyder på "uklassifisert dampskib". Besetningen

utgjorde 14 mann inklusive føreren. "Kvitungen" gikk fra Ålesund den 23. mai 1935 med utstyr for ishavsfangst og hækjerringsfangst, proviant etc. Skibet var ved avreisen i enhver henseende i fullt sjødygtig stand. Komparenten foreviste skibets journal og fremla et utdrag av samme forsåvidt angikk de på reisen inntrufne begivenheter. Utdraget var sålydende:

- "6. juli Faste. Kl. 6 laus av isen for at prøve og gå ut, men blir faste med engang igjen.
7. juli Fremdeles faste dette er nu hopløst, ser enda fangst. Driver hurtig vestover, det ser nu farligt ut for fartøyet.
8. juli Faste. Sterk kuling av N.O. mot kveld sterk skruing, og vi ligger temmelig forkjert.
9. juli Kl. 4 a 5 blev fartøyet opskrud av isen, en is tar akter i rorrammen og propellen på st.b. side og brekker rorrammen bender propellen, samt et isjørne fremme ved storriggen. Et skarpt ishjørne har tak ret frem for bakbordas bakse, det trykke ind siden, tror snart bungen var en fot. Tankene i rummet blir hart presset så mitter tanken slog hul på mitten. I det samme begynte fartøyet og lekke svært akter. Hylsen er antagelig brukket, der lenses fra maskina men vandet stiger fort. Livbåtene var gjort klar før på natten, manekabet pakker nu i hast det nødvige klær, har bestemt os for at gå ombord i Vestad der ligger lengere vest i isen, og været er nu siktbart. Fartøyet totalt vrak. Flager på mesantoppen og fløiter med dampfløiten intil vi ser at dem har opserve ret tilstanden. Maskinisten har varskud, han ser det helt umuligt og holde hende lens. Kl. 6.30 forlates fartøyet, der nu ligger høit opskrud av isen, det har sterk slagseite til styrbord. Har øg skade på roret, stammen er av. Ca. 1 time senere var vandet steget helt op til lysmotoren der står 1 1/4 fot over maskinbenken. Det viser sig at hun antagelig flyter på tankene, hadde nemlig 4 tanker på 75 hl ver, helt tomme samt en på 45 hl. der var påfylt 5 fat hokjeringtran, en tanke på 30 hl. den er halv av spek. Fartøyet flyter med

dekket nesten i vandet, etter som det ser ut fra tønnen på Vestad lo-7. Hun vil holde sig flytende intil det blir døning, eller presset i isen forandrer sig så hun legger seg på siden og vandet renner ind i tankene, fartøiet lå mange timer før i isen slap hende ned og om den slap taket helt, vites ikke med sikkerhet da kun dette kan avgjøres på nert hold og selv syn. Brukte fra 4 til 4 1/2 time ombord i Vestad, veiret var surt regn og blæst. Så det var et vel utkjørt mannskap som kom ombord i Vestad, vor alt var gjort klart formottagelse, mat varme hus klar byttes tørre. Under vandringen. En av mannskabet gik ned imellem isen, en dat og bessimte da vi hadde ca 1/2 time igjen til Vestad, ellers forløp alt bra. Vad vi berget kan enver tenke. Nødvendige kler og lit mat er alt. Laget til et proviant depo på isen.

10 juli Er ombord i Vestad, her er sterk pres på isen. Ser "Kvitungen" Efter middag blir det gir i isen med døning. "Kvitungen" legger seg over i dønningen og skruingen og gik ned ved 18 tiden. Endel av Vestads og endel av våre folk var og hentet lit proviant, veiret er fremdeles dorligt og skrugarerne vanskelig og gå på så det blev omrent 8 til 12 kg pakning på ver, og det var lo mand som var utsent, 2 gik i vandet og kom straks tilbage.

"Kvitungen" hadde 92 dyr, ca 40 fat H.tran.

11 juli fremdeles faste delvis skruing mot kveld måtte vi gjøre alt klart på Vestad for at gå på isen grundet mer skruing. En espedion var ute for at late op depoet vårt det var da nedskrudd av isen (lit bedre veir nu. Ser "Folhavet" NO). Fant flaket, men nesten intet var igjen og alt ødelagt. Flaket drev nemlig ret på en storis eller (isfjeld), det var flaket Kvitungen hadde lagt ved.

12 juli Idag etter klesekkene på dek, bare et ekstra held at Vestad klarte seg.

13 juli Klar av isen, treffer "Sæl" "Furenak".

14 juli Får høre at "Kvitting" "Randi" "Skansen" er forlist. Hermed

avsluttes dagbogen.

14 juli 1935 ved Kap Sørlimick

(t.) Rolf Kvien

fører

(t.) maskinist Ola Øvrelid
(t.) 1ste skytter Per Kvien
(t.) 2den --- Sverre Rudi

Var ombord i Vestad i 8 1/2 døgn."

Utdraget sammenholdtes med skibets ~~jernbane~~ journal og viste sig i alt vesentlig å stemme overens med samme.

Kapteinen henholdt sig til det i journalutdraget anførte og forklarer videre: den 8.juli ved 24 tiden om natten til den 9de var situasjonen blitt så vanskelig at kapteinen ga ordre til å ta det nødvendige utstyr i båten, litt mat etc. for å være klar i tilfelle av at det skulle bli nødvendig å forlate skibet. Man lå nemlig så forkjert til, og kunne ikke flytte skuta på noe vis så kapteinen skjønte at fikk man en skruing var det å frykte for at skuta ville bli mer eller mindre skadet. Da denne ordre var utført og det ennu ingen skade var inntrådt gikk kapteinen ned og la sig ved 5 tiden om morgenon. Da kom snart 1.skytten og varslet at det var slik press på isen at han hadde tørnet ut samtidig alle mann for å være klar til å forlate skuta. Kapteinen gikk rundt i skibet for å konstatere stillingen men fant ikke med én gang noen skade men plutselig datt fartøiet ned idet isen brånet op på b.b. side men satte sig sammen igjen med én gang så fartøiet kom i samme stilling som før. Dette tok bare et øieblikk og kapteinen gikk ned og så ned i rorrammen og fant at denne var av. Og da han kom i maskinen fant han at fartøiet var begynt å lekke svært. Maskinisten sa da også straks at det var helt umulig å holde hende lens og særlig nu etter at rorrammen også var gått mento kapteinen også at det måtte være klart at lensingen ikke nyttet. Man hadde lenset fra maskinen og lenset fremdeles på dette tidspunkt. Da var vannet alt kommet op på dørken i maskinrummet. Kapteinen besluttet da, da været i øieblikket var godt, (siktbart), at de alle forlot skibet og skulle gå henover mot s/s "Vestad" (samme rederi) for å komme sig ombord der. Man satte ned 2 fangst-

båter på isen med nødvendig livbåtutstyr og litt kler &c.s.v. og man la ned alle hå-kjerringslinene på isen i tilfelle disse skulle kunne bli berget av andre, dessuten 2 segl og noe proviant som man la i et depot der. I det øieblikk man begynte å gå vekk fra "Kvitungen" var vannet oppe i askeovnen og ennskjønt lensene hadde gått hele tiden. Grunnen til at man besluttet så fort å gå vekk fra skibet var at det som nevnt akkurat da var siktbart mens det straks etter kan være tjukk skodde igjen. Det fartøy "Vestad", som man så nærmest kunde jo også på kortere tid ha forandret stilling i isen og man måtte regne med flere timers marsj dithen når man hadde med litt mat og klessekkene. Man prøvde å dra en båt med men det lyktes ikke, da bunnbordene i den gikk straks istykker. Den andre kunde heller ikke brukes, det var uråd å dra med sig noen båt. Man etterlot så båten og fortsatte til fots. Efter en 4 1/2 times marsj kom man ombord i "Vestad". Det var delvis siktbart da også og man kunde da ennå se over til "Kvitungen" som da ennå lå opskrudd hvilket man kunde se. Ved 11 tiden om formiddagen kom man ombord i "Vestad" og man kunde se over til "Kvitungen". Ved 6 tiden om etter-middagen samme dag var det stor storm av Ost-Nordost og delvis siktbart men noe regn og man så da at "Kvitungen" begynte å bevege sig i isen (venteligvis var det gir i isen) og den la sig snart helt over til siden og sank med akterenden først så den blev helt borte under isen. Man var 8 1/2 døgn ombord i "Vestad" og mange ganger så det ut til at man hadde måttet skulle forlate dette fartøy også. Kapteinen betegner det som et under at man kom ut av isen og til Isafjord. Kapteinen reddet ingen landgangsklær, eller noen var kanskje i behold men ødelagt under vandringen over isen og ombord i "Vestad". Mannskapet fra "Vestad" kom et stykke inn ^{med} støyfolkene fra "Kvitungen" men man kan ikke si at de i øieblikket utsatte sig for noen egentlig fare derved. Mannskapene fra "Kvitungen" må sies å ha reddet sig selv.

Grunnen til forliset er etter kapteinens mening at man alt flere dager i forveien lå fast i isen og man kunde ikke komme dit man ville med skuta men den ble ført avsted i isen. Iseskruingen tok jo først rorrammen og da den var gått og man ikke kunde styre var man hjelpløse. At man forlot fartøyet var fordi at det ikke var tale om å holde det lens. Skibet var helt tett inntil den 9.juli ved 5-6 tiden om morgenen.

Oprest og vedtatt, hvorefter
kapteinen fratrådte.

Ishavsskipperar og aldrar.

Av Magnus Sefland

Redaktør Finn Sindre Eliassen hadde i ei tidlegare utgåve av *Isflaket* nokre tankar om ishavsskipperar og alder. Bakgrunnen var at Johan Veiseth debuterte som ishavsskipper i ein alder av 65 år då han i 2006 førte *Polarstar* på fangst i Vesterisen. Dette gav bakgrunn for å bla litt i litteraturen og sjå kva som kunne finnast om ishavsskipperar og alder.

Finn Sindre nemnde Johan Sandvik, som levde i åra 1867-1958. Han var skipper på ishavet første gong på *Sjøblomsten* i 1905, siste gong på *Randi* i 1934. Sandvik var ikkje akkurat nokon ungsau - nærmare 40 - då han tok roret som skipper første gong. Men han var om lag på vår tids ordinære pensjonsalder - 67 år - då han gav frå seg roret for godt.

Paul Lillenes (1877-1950) begynte som ishavsskipper på *Sjøblomsten* i 1910. Då var han 33 år gammal. Siste året som ishavsskipper var 1934, på *Hvalrossen*. Då var Lillenes 57 år gammal. Då Lillenes slutta, hadde han framleis åtte år igjen til han nådde alderen då Veiseth begynte som ishavsskipper.

Kristoffer Marø (1884-1966) hadde sin siste fangsttur på ishavet då han førte *Polarstar* på fangst ved Newfoundland i 1952. Marø var då 68 år gammal. Han var då berre tre år eldre enn Veiseth var ved debuten.

Ludolf Schjelderup (1894-1983) frå Bodø låg ikkje langt etter Kristoffer Marø i alder. Han var 67 år gammal då han i 1961 gjekk i land frå *Quest* siste gongen, etter å ha ført skuta på fangst ved Newfoundland.

Ut frå det som Ishavsmuseet har registrert om *Veslekari*, må 1939 ha vore siste året Johan P. K. Olsen (1879-1958) førte skuta på fangst. Olsen var då 60 år gammal. Utan at vi har nøyaktig dokumentasjon, trur vi at Olsen førte *Veslekari* på nokre ekspedisjonsturar til Aust-Grønland for danske styresmakter i slutten av 1940-åra. Olsen var då på god veg mot dei 70. I 1952 førte han *Tottan* på ein ekspedisjonstur til Grønland for britiske oppdragsgjevarar. Då var Olsen 73 år gammel.

Mykje tyder på at i klassen for debutantar er Johan Veiseth kvalifisert for rekordbøkene.



Polarstar i Vesterisen 2006, skipper Johan Veiseth innfelt.

Kven var så den yngste som nokon gong førte skute på fangst?

Vi veit ikkje. Men skal tru om ikkje Peter P. Brandal (1909-1970) er ein aktuell kandidat? I boka om Newfoundlandsforlisa i 1939 seier Trygve Nordanger dette om Peter P. Brandal: '*Han er ikke laget av silke og spindelvev, han som blir Vestis-skipper 20 år gammel!*' I boka *I polarisens makt* er ei liste, utarbeidd av Martin Karlsen d. e., over leverte fangstar i tidsrommet 1898-1940. Der finn ein Peter P. Brandal som skipper på *Brandal* i 1931, altså 22 år gammal.

Nokon betre, det vil seie: Nokon yngre?

Dersom lesarane kjenner til ishavsskipperar som var yngre enn Peter P. Brandal då dei debuterte som ishavsskipper på fangst, vil *Isflaket* gjerne høyre om det.

For ordens skull: Vi tek alle etterhald for feilaktige taloppgåver, moglege reknefeil og for at vi ikkje kjenner dei nøyaktige fødselsdatoane.

Referansar

Bergh, Richard: *Ein gong ei ishavsbygd* (1981).

Bøe, Sigmund: *På gyngende grunn* (1990).

Landmark, Webjørn (red.): *I polarisens makt* (1998).

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

Topp, Tore: *D/S M/S "Quest"*. (Upublisert manuskript 2002).

Vollan, Odd: *Ishavsfart* (1951).

På ishavet med M/S «Søndmøringen».

Av Havtor Hovset

Reiulf Moltu fortel her om første turen sin på ishavet, og ikkje minst om førebuinga og forholda slik dei var i 1947. Han var då 19 år gammal. Det var vanskelege tider so nær etter krigen, det var mangel på nær sagt alle ting.

Forholda ombord var mildt sagt spartanske, men forholdet mellom mannskapet var godt. Skuta var bygd i 1912 ved Gravdal Skipsbyggeri og var då 94 fot lang. Mot slutten av krigen vart skuta bomba av engelske fly då ho låg ved Stord Verft og sokk ved kaia der.

Etter krigen vart ho heva og slept til Kyrkjessæterøra for reparasjon. Det var to mann om bord i havaristen under slepet som vart gjort av skuta «Randi». Då dei kom på Stadt var dei to karane fri for proviant. Framfarta var ikkje så stor, syntest dei, men våret var fint. Dermed heiv dei ut ei jolle, og ein av karane skulle ro for å nå att «Randi», der han skulle få nye forsyningar. Mannen rodde det beste han hadde lært, men han rak lenger og lenger akterut. Til slutt måtte «Randi» slakke ned slik at han nådde dei att. Han fekk sin proviant og rodde fornøgd tilbake til havaristen.

Då skuta var ferdig skrogmessig, vart ho slept til Smedvik mek. Verksted i Tjørvåg. Her monterte dei inn ein brukta, tosylindra Wickmann semidiesel på 175 hk som fekk skuta opp i 6-7 mil. Her venta mannskapet då det no nærma seg avgangsdato for Vesterisen. Utan betaling gjekk mannskapet i gong med snikring av koyer og skap i lugaren forut. Det var ikkje mahogny og teak dei brukte som innreiingsmateriale, det var mest kassefjøler. Dei monterte ein gammal kolomn midt på dørken i lugaren framme. Skuta var enkelt utrusta.

Til lensing av skuta var der montert ei stor handpumpe i maskinrommet. Mannskapet gjekk lensevakter for å halde skuta lens. Roret vart styrt med rorkjetting og «flyndre». På brua var der to ratt, ein mann på kvart ratt fordi det var so tungt. I tillegg svinga ho därleg. Mannen som hadde fremste rattet ved rorhusruta, tok mot ordre frå skipperen i tønna.

Ho svinga som sagt därleg, ofte ropte skipperen hardt ror, men dei måtte som regel rope tilbake at roret var for lengst i borde, det var ikkje meir å få. Det kom då ofte tunge sukk tilbake. Lugaren framme var ikkje isolert, derfor hang det issjuklar ned frå jarnboltane i

dekket. Under dørken skvalpa lensevatnet, det gjorde at der var ei forferdeleg pumpelukt i lugaren. For å halde det nokolunde frostfritt og tørt, fyrt dei på kolomnen som stod på dørken i lugaren. Kola måtte dei hente frå spekktankane i lasteromet når det var godt vêr. Då opna dei luka og halte opp kola i pøsar. Var det därleg vêr, så var det gjerne ingen kol, ingen varme og heller ingen varm mat fordi byssa også var kolfyrt.

I lugaren hadde dei all tørrmaten, og alle sine klær som ofte var både skitne og våte. Til personleg hygiene hadde dei t vaskarfat på deling, varmt vatn fanst ikkje. Einaste navigasjonsutstyret var sekstanten og kompasen.

Ei veke forseinka kom dei seg endeleg av garde. Dei kom til Kya fyr, utanfor Osen i Sør-Trøndelag, der dei gjorde sjøklart. Så la dei ut på det bårete havet, dei siglde for det meste. Dei nådde iskanten og kom snart i fangsting. Dei fekk 1600-1700 dyr og last på nokre få dagar. Luten var på ei krone pr dyr pr mann, det var mykje pengar den gongen. Ei normal årsløn på land var den tida om lag 6000-8000 kroner.

Etter Vesterisen gjekk dei til Stretet for å fiske håkjerring. Dei fiska for det meste i Nansenfjorden. «Kvitungen» med Rolf Kvien som skipper var der også. Han meinte det var hol eller ein fjord under isen til Vest-Grønland. Når det var slutt på fisket på vestsida (eskimoar), gjekk det 14 dagar så tok fisket seg på austsida. Dette tok seg opp att år etter år.

Mannskapa kom mykje frå Tjørvåg og bygdene omkring, Moldtustrand og Gjerdsøya.

Reiulf fortel at dei ein gong i 50-åra talde 49 norske skuter i Vesterisen.

«Søndmøringen» var ei heldig skute, dei gjorde det godt både på ishavet og på sildefiske. Somarane seilte dei for danskane på ekspedisjonstur til Aust-Grønland. Skipper utover i 50-åra var Arnulf Sandvik, ein roleg og dyktig skipper. Reiulf var seinare mange turar i Vesterisen med «Sjannøy», «Hvalrossen», «Selungen», «Pels», «Kvitungen» og «Rundøy». «Søndmøringen» forliste i Vesterisen i 1962, og «Polaric» redda mannskapet.

Desse var med «Søndmøringen» i Vesterisen i 1947, men lista er ikkje fullstendig:

Oscar Sandvik, skipper

Andreas Klungsøyr, 1. skyttar
(medeigar)

Andreas Moltu, maskinist
(medeigar)

Sverre Aurvåg, assistent

Sverre Torseth, smørjar

Martin Rafteseth, stuert

Nokre av fangstfolka: Hilmar

Lenes, Ola Strand, Gustav

Varholm, Reiulf Moltu, Hilmar

Vilnes (seinare skipper på
«Kvitungen»).



Søndmøringen lasta med håkjerringsolje.



*Søndmøringen i isen truleg 1925.
Basil Fowels Landmark til venstre.
Nokon som kjenner dei andre?*

Femte generasjon selfangar.

19 år gamle Espen Brandal frå Brandal er i år med *Polarstar* i Vesterisen. - Det blir artig. Eg har alltid høyrt snakk om å fare i isen. Det har alltid vore ein draum for meg. Og då eg spurde og fekk ja, kunne eg ikkje la den sjansen gå frå meg, seier Espen til Sunnmørsposten. Til dagleg er han dekkslærling i Rieber Shipping.

Espen er femte generasjon fangstmann på Ishavet. Tippoldefar hans – Severin Brandal – var skipper på *Nils Liaaen* i Vesterisen i 1898.



Foto: Karl-Petter Løvoll, Sunnmørsposten.

Det året selfangsten frå Sunnmøre starta. Oldefar hans var Peter S. Brandal som var skipper på *Minna* i 1898. Peter S. Brandal vart seinare ishavsreiar og var svært sentral i ishavsnæringa på Sunnmøre. Bestefar til Espen var Peter P. Brandal, var mangeåring skipper på *Polaris*. Far til Espen – Peter Josvald Brandal – har også vore fangstmann og ishavsskipper.

Neste år skal Espen gå styrmannsskulen. Planen er å bli skipper. - Og du kan ikkje vere frå Brandal, bli skipper og ikkje ha vore i isen, seier Espen til Sunnmørsposten.

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

