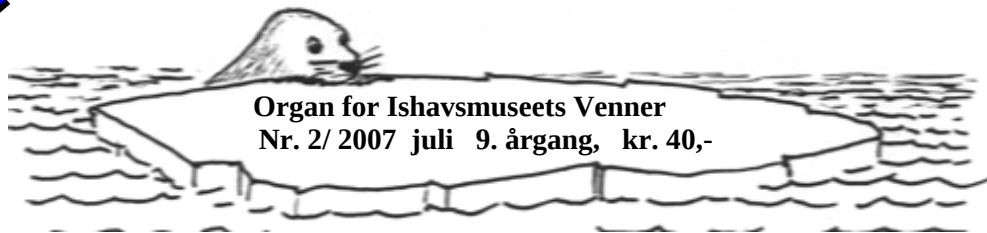


ISFLAKET



I denne utgåva av Isflaket:

Ishavsskuta Grande
Motorbåten Lyn
Frå bokhylla – Hardbalne polarkarar
Stubbar – Selfangstskuta Aarvak
Frost i Volda og på ishavet
Lidvard Ulstein om tida på Isflora

Skuter som forliste – Ørnen 2
Ishavsskipperar og aldrar
Polarstar heim frå Vesterisen
Isfritt Arktis før 2100?
Frå Arkivet - Ishavsfolk

ISFLAKET

Redaksjon:

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

Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

God sommar!

I pinsa kom *Polarstar* heim til Sunnmøre frå årets tur i Vesterisen. Fangsten vart 2200 dyr. Det var ein god tur. Vi har med litt om turen og nokre heilt ferske bilde som skipper Johan Veiseth har gitt oss lov til å bruke. Magnus Sefland har skrive hovudartikkelen i dette nummeret; om ishavsskuta *Grande*. Skuta hadde ei tid ei viss tilknytning til Volda der Sefland voks opp.

Havtor Hofset har intervjuet 90-åringen Lidvard Ulstein frå Ulstein om det han minnest frå tida på ishavet som maskinist om bord i *Isflora*.

Jostein Hovland har gått over 60 år tilbake i tid og skrive historia om den 18 fot lange motorbåten *Lyn* i Brandal som vart oppussa og teken i bruk til småfiske og deretter send til Nordaust-Grønland like etter siste verdskrigen. Sist sommar fann mannskapet på *Minna* som var på tur til Nordaust-Grønland, restane av motoren der borte og fotograferte dei.

Magnus Sefland har skrive ein artikkel om den kjende ishavsstuerten Johannes L. Klepp, kjend under tilnamnet 'Frost'. Vi har med ei ny opplysning om yngste skipper på ishavet. Frå Ishavsmuseet sitt rikholdige arkiv har vi funne fram ein artikkel skriven etter redningsdåden i Nord-Atlanteren 18. februar 1939 då folka på *Polaris* og *Polarbjørn* redda alle 18 om bord på *Saltdalingen*.

I serien *Skuter som forliste* har Sigbjørn Røren funne fram sjøforklaringa etter forliset til M/S *Ørnen 2* frå Tjørvåg i Vesterisen den 13. april 1939. Mannskapet vart berga under dramatiske omstende. Vidare har voldingen Rolf O. Klepp skrive ein artikkel om då han som tolvåring var pumpemann på *Aarvak* under eit verkstadopphald i 1937 og fekk oppmuntrande ord frå Johan S. Brandal; skipper om bord og kanskje best kjend under namnet 'Hau-Johan'.

I serien *Frå bokhylla* har underskrivne laga ein omtale av John Giæver si friske og morosame bok *Hardbalne polarkarar* som kom ut for 50 år sidan i mange opplag.

Vi har også med litt om klimaforandringane og issmeltinga i Arktis, som skaper uro i vide krinsar.

Vi som arbeider med Isflaket, vil nytte høvet til å ynskje alle ein retteleg god sommar!

Brandal 20.6.07

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.

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Ishavsskuta Grande

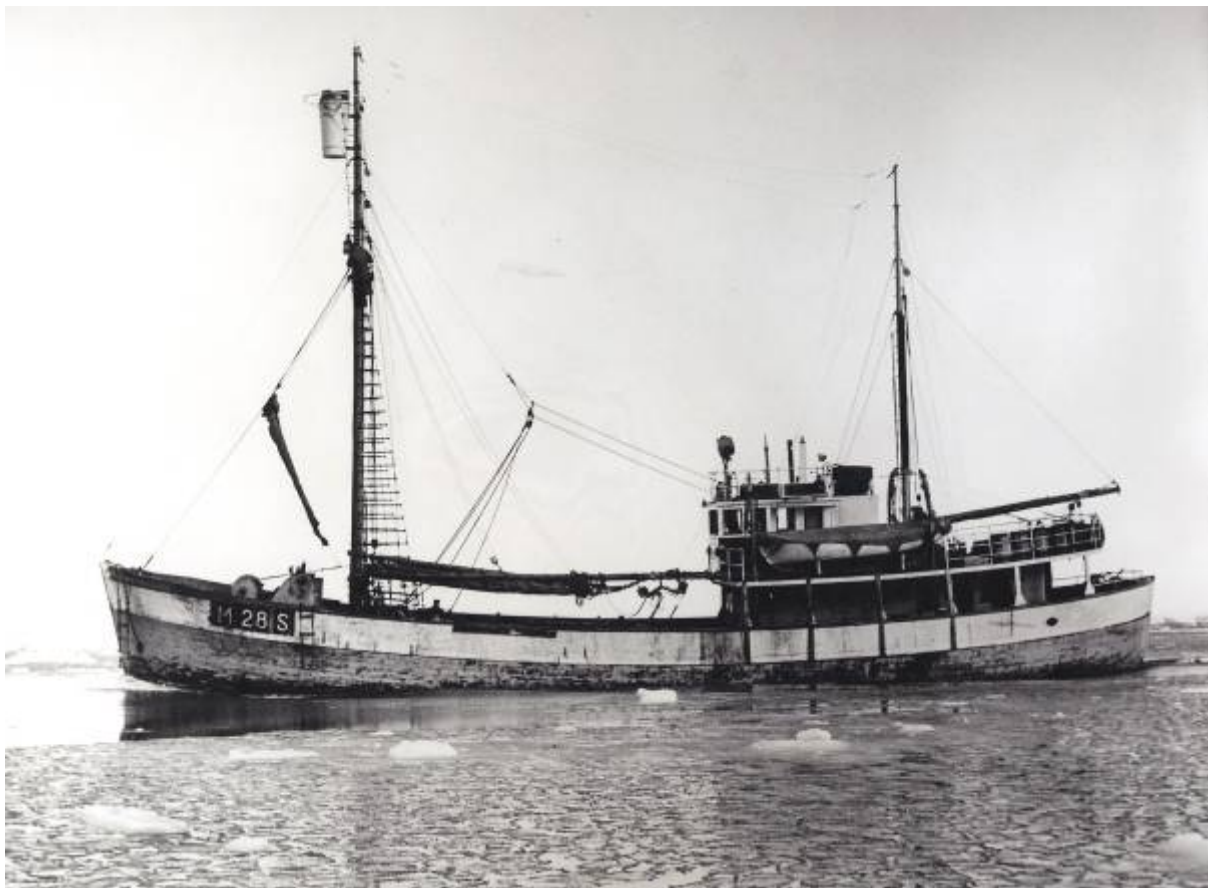
Av Magnus Sefland

Grande som ny

Etter skipsregisteret i Ålesund var bilbrevet datert 7. juni 1917. *Grande* vart bygt av tre hos båtbyggjar P. A. Neraas i Tomrefjord i Vestnes. Båtbyggjaren skal ha gått konkurs på dette oppdraget. Som ny hadde *Grande* desse måla: 61 x 19.2 x 7.7 fot, tonnasje 53,55 brutto, 15,5 netto. Etter *Register over Norges handelsflåte 1920* var framdriftsmaskinen ein to-sylindra glødekulemotor av merket Skandia, bygt ved Lysekil mek. verkstad AB i Lysekil i Sverige i 1916. Ytinga til denne motoren er ikkje kjend, men etter same kjelde for året 1922 hadde *Grande* ein Skandia-motor på 60 hk. Det var truleg same motoren som skuta fekk innmontert som nybygg.

Grande hadde same namnet heile si tid. Men opphavet til namnet er uklart. 'Grande' er stadnamn og familienamn i Geiranger og i Ørland i Trøndelag. Både 'Grande' og 'Møllsæter' (namnet til den eine av dei to første partreiarane) er namn frå Geiranger. Men det er ikkje kjent om der er nokon samanheng.

Eigar av *Grande* frå starten var partreiarlaget A. H. Alm og P. M. Mølsæther i Ålesund - med ein halvpart på kvar og med sistnemnde som korresponderande reiar. Alm var kjøpmann i Ålesund og hadde ei tid agentur for motorfabrikken i Lysekil som produserte Skandia-motorane (Ingebrigtsen: Personleg fråsegn).



Grande i Vesterisen 1958.(foto: Rolf Engesland, Vi Menn).

I 1918 selde Alm seg ut av partnerskapet. Gustav Fugelseth kom inn som ny parteigar. Fugelseth var kaptein i Møre Fylkes Ruteselskap (MFR), som MRF heitte på den tida. Alm og Fugelseth sine eigarinteresser ser ut til å ha vore av heller passiv art. Sjølv om Fugelseth var skipsfører, er det ikkje kjent at han nokon gong førte *Grande*. Frå dei første åra kjenner ein namn på eit par av førarane av skuta: H. Olsen i 1918 og ein med etternamnet Emblem i 1919 (Vollan 1951).

I 1921 gjekk Mølsæther konkurs, og i 1923 vart *Grande* selt på auksjon til Aalesunds Handelsbank A/S. I samband med det låg skuta i opplag i Ålesund ei tid. Under dette opplaget fatta sandssokningane Bernt Hide frå Gjerdsвика og Njaal Olsen frå Sandshamn interesse for skuta. I 1924 selde Aalesunds Handelsbank A/S skuta til Hide og Olsen for kr 19 000. Hide og Olsen var i partreiarlag med ein halvpart på kvar. Ved dette salet fekk *Grande* fiskeriregistreringa M 28 S. Etter ei økonomisk uroleg tid fekk *Grande* frå 1924 stabile eigartilhøve. Partnerskapet Hide/Olsen varte til 1957, då Hide selde sin halvpart til Olsen, som då vart eineeigar (Skipsregisteret).

Bernt Hide (1891-1970) busette seg på Sandshamn ein gong kring 1930. Han var fast skipper på *Grande* til 1947. Hide hadde til 1924 mest drive fraktfart og hadde heller lite røynsle med fiske og fangst. Derfor hadde han første tida på *Grande* hjelp av ein fiskeskipper frå Ålesund.

Av mannskap som Hide ofte hadde med seg, kan ein nemne brørne Elias og Ivar Eik frå Vestrefjord, begge maskinistar. Kona til Elias var frå Sandshamn, og Elias busette seg der. Seinare var Elias Eik fyrvaktar på Svinøy fyr (Bj. Hide: Personleg fråsegn).

Driftsformer

Grande var på selfangst første gong i 1918. Som for andre ishavsskuter måtte det finnast annan aktivitet utanom fangstsesongane. Årssyklusen starta gjerne med storsildfiske på vestlandskysten i januar og februar. For *Grande* sitt vedkomande reknar ein med at dette var drivgarnfiske første tida, og at ein seinare, kanskje ein gong ikkje så lenge før andre verdskrig gjekk over til snurpenot og doryar. Etter krigen åtte Njaal Olsen sjølv det bruket som *Grande* fiska med. Ein kjenner namn på nokre av notbasane på *Grande*: Ingvald Pedersen frå Åkrehamn, Nils Kleppe frå Bergens-kanten (under andre verdskrig), Gregorius Eikrem frå Syvde (nokre sesongar rundt 1950), Rasmus Hamre frå Austefjorden, Johan Valkve og Karl Reite frå Eggesbønes (midt i 1960-åra) (G. Egset; T. Egset; Bj. Hide: Personleg fråsegn).

Mars, april og mai gjekk med til selfangst i Vestisen. Der var *Grande* nokså årvisst. Om skuta nokon gong var i Kvitsjøen, er ikkje kjent. Somrane var sesong for fleire typar aktivitet. Det kunne vere sommarfangst i Danmarkstretet. Der var *Grande* med somme år. Andre somrar var skuta på fiske. Til dømes var ho på fiske ved Island i 1925, truleg med garn. I 1950-åra var ho ein sommar utleigd til Helgeland og brukt til feitsildfiske. Elles vart skuta brukt til fraktfart. Minst ein gong var ho til Alta etter ei skiferlast. Fleire gonger gjekk ho med fiskelast frå Sunnmøre til Skärhamn i Sverige. På desse turane hadde ho som regel med sement frå Brevik eller kunstgjødsel frå Herøya tilbake til mørebyane. I 1930-åra vart *Grande* fleire gonger brukt til ekspedisjonar til Jan Mayen og Aust-Grønland. Oppdragsgjevarane var norske styresmakter, norske private interesser og utanlandske vitskapsfolk. Haustane var gjerne tida med minst aktivitet og vart gjerne nytta til vedlikehald (G. Egset; T. Egset: Personleg fråsegn).

På Sandshamn hadde Njaal Olsen sjøbuanlegg som vart nytta til lagring av utstyr for fiske og fangst. Der hadde *Grande* også sin faste liggjeplass i den tida Bernt Hide var skipper. Sjøbuene vart sterkt skadde i ein brann i 1955. *Grande* var i fiske på innsida av Skorpa, då mannskapet såg brannen frå skuta. *Grande* kom til og mannskapet deltok i slækkinga (G. Egset; T. Egset: Personleg fråsegn).

I den tida Gustav Egset var skipper, hadde *Grande* liggjeplass i Volda. Utstyret for ishavsfangst vart framleis lagra på Sandshamn, medan stell og lagring av nøter ofte var ved notbøteri i Spjelkavik. Etter at skuta frå 1962 vart heimehøyrande i Tjørnvåg, hadde ho sin faste base ved Rødseth-bua der i bygda (Perry James: Personleg fråsegn).

Ekspedisjonane til Jan Mayen

I åra 1929-39 var *Grande* på fleire ekspedisjonar til Jan Mayen og Aust-Grønland. Ein torer ikkje seie at ein kjenner til alle ekspedisjonane, men somme av dei vart det så mykje blest om at dei vart omtalte i litteraturen. Den første av desse var i 1929. Nettopp det året vart Jan Mayen lagt inn under norsk statsmakt. Tidlegare hadde øya vore ingenmannsland, og fleire hadde til ulike tider annektert deler av øya. Ein av desse var geologen Birger Jacobsen. I august 1929 kom han tilbake til Jan Mayen saman med to assistentar. *Grande* var ekspedisjonsfartøy. Det oppstod strid med styraren på radiostasjonen på øya om retten til å drive fangst av rev. Mannskapet på stasjonen meinte at dei sjølve som del av arbeidsvilkåra hadde fått einerett til fangst av rev. Jacobsen var berre kort tid på øya, og *Grande* returnerte til Norge. Til gjengjeld gjekk Jacobsen inn i ein langvarig rettsstrid med staten om både vederlag for tapt fangst og om eigedomsretten til det området som Jacobsen hadde annektert før Jan Mayen formelt vart norsk. Ved dom i Høgsterett i mai 1933 vart Jacobsen tilkjend eigedomsretten til eit område midt på øya. Jacobsen hadde fått eigedomsretten til den midtre delen av øya, leigde han tre fangstmenn til å overvintre 1933/34 for å drive fangst av rev. Igjen var *Grande* ekspedisjonsfartøy for Jacobsen. Og igjen oppstod det rettsstrid. Styresmaktene hadde forbode all fangst på øya. Jacobsen åtte eit område på øya, men han hadde ikkje lov til å fangste der. Dette fekk han melding om først etter at ekspedisjonen var komen til Jan Mayen. For at ekspedisjonen ikkje skulle kome i økonomisk knipe, vart det gjeve dispensasjon frå fangstforbodet for denne ekspedisjonen for fangstsesongen 1933/34.

Lossinga av utstyret for ekspedisjonen ved Nordlaguna var svært vanskeleg. Brått rauk det opp til uver, og *Grande* måtte gå til havs og liggje på veret. To av dei tre overvintrarane var på land då *Grande* i all hast måtte gå utover. Det gjekk fire døgn før skuta kunne gå under land igjen og halde fram med lossinga (Barr 1991). Det er ikkje kjent om *Grande* var inne i bildet sommaren i 1934 då overvintrarane skulle heim igjen til Norge.

Oppgjeret etter ekspedisjonen enda også i ein rettsstrid. Jacobsen meinte at fangsttala som dei tre overvintrarane oppgav, var for låge. Han meinte at dei hadde teke heile kvoten på 60 rev og selt ein del av fangsten på eiga hand. Jacobsen melde dei tre fangstmennene for underslag. Dei tre svarte med å melde Jacobsen for spritsmugling. Då *Grande* frakta ekspedisjonen til Jan Mayen i august 1933, skulle Jacobsen ha ført med skuta oppsiktsvekkjande mykje sprit, visstnok to 60-liters fat og ei kanne på 30 liter. Fangstmennene meinte at eitt eller begge 60-litersfata vart med *Grande* tilbake til Norge. Jacobsen forsvarte seg med at spriten vart oppdrukken på Jan Mayen under lossinga av *Grande*. Oslo-avisa *Tidens Tegn* hadde eit oppslag om saka. Avisa hadde rekna litt på spritmengda og kome til at dersom spriten vart oppdrukken under lossinga, så måtte det ha vorte om lag ein kopp sprit pr mann pr halvtime. 'Pussige bileder fra livet i Ishavet' stod det i overskrifta i avisa (Barr 1991). Saka om spritsmuglinga vart visstnok lagt til sides på grunn av mangel på bevis. Så vidt ein veit, organiserte ikkje Birger Jacobsen fleire fangstekspedisjonar til Jan Mayen.

I 1929 vart *Grande* ombygt ein del. Ombygginga gjekk føre seg ved Bolsønes verkstad i Molde. Den innebar forlenging til 72 fot og auke i tonnasjen til 65,9 brutto / 25,8 netto. Berre få år seinare, ved årsskiftet 1933/34, vart det innmontert ein to-sylindra Wichmann semidieselmotor på 90/132 hk.

Dumbrava-ekspedisjonen

I 1930 var *Grande* ekspedisjonsfartøy for ein ekspedisjon til Aust-Grønland under leiing av den rumenske professor i meteorologi Constantin Dumbrava. I boka *Ishavsskuter II* omtalar Johan Ottesen Dumbrava-ekspedisjonen slik:

"--- I 1930 vart "*Grande*" leigt som ekspedisjonsfarty til Aust-Grønland for ein meteorologisk ekspedisjon under leiing av rumernaren Dumbrava. Turen var finansiert av "*Le Journal*" i Paris, eit rumensk bladselskap og undervisningsdepartementet i Romania.

Dumbrava som tidlegare hadde overvintra på Aust-Grønland og elles opphalde seg mykje i arktiske område, meinte at dei atmosfæriske forholda i polarområda kunne vere avgjerande for korleis veret vart andre stader i verda. Ekspedisjonen hadde med seg radiosendar og hadde avtalt å sende meteorologiske observasjonar til meteorologisk institutt i Bergen.

Dumbrava meinte også at dersom ein fekk tilstrekkeleg mange radiostasjonar og lufthamner, ville det vere mogeleg å la ei flyrute over Atlanteren gå over Færøyane, Island og Grønland til Amerika. Eit viktig føremål med ekspedisjonen var såleis etter Dumbrava si meining å undersøkje om dei atmosfæriske forholda var gunstige for ei slik rute. ---" (Ottesen 2000).

Klokseth-ekspedisjonen

Ole Klokseth frå Tennfjord i Haram og Magne Råum frå Foldereid i Nord-Trøndelag møttest som fangstmenn på *Veslekari* i Kvitsjøen i 1933. Før dei var komne heim frå Kvitsjøen, hadde dei gjort avtale om å dra på overvintringsfangst til Nordaust-Grønland i lag. Arktisk Næringsdrift A/S sin stasjon Kapp Humboldt var ledig, og der overvintra dei to i lag i to år - frå 1933 til 1935 (Mikkelsen 1994).

I 1938 ville Klokseth tilbake til Nordaust-Grønland. Han rusta ut og leidde sjølv ein privat ekspedisjon. Tanken var å kome så langt nord langs kysten som isen tillet, og etablere ein

fangststasjon der. Derifrå ville han trenge vidare nordover på fangst så langt han rakk med hundesledar. Klokseth leigde *Grande*, skipper Bernt Hide, som ekspedisjonsfartøy. I alt var der 14 personar om bord, blant dei ein del av Klokseth sin eigen familie (Mikkelsen 1994).

Ein av ekspedisjonsdeltakarane i 1938 var den seinare kjende flygar, navigatør og forfattar Einar Sverre Pedersen frå Trondheim - den gong ein ungdom. Som flygar og navigatør var Einar Sverre Pedersen ein sentral aktør då SAS ein del år etter andre verdskrig etablerte flyruter mellom Vest-Europa og Nord-Amerika og Aust-Asia over Nordpolbassenget (Mikkelsen 1994). Også kona, Ingrid, var ein kjend flygar. Seinare busette dei to seg i Anchorage i Alaska.

Einar Sverre Pedersen gav i 1969 ut boka *Polarbasillen*. Der skildrar han opplevingane sine på ferder i polområda. Han omtalar også ekspedisjonen med *Grande* i 1938. Han omtalar skipperen og mannskapet som hyggelege og greie karar. Skipper Bernt Hide hadde han ekstra stor respekt for. Ikkje minst var han imponert over, og nysgjerrig på, den kunst skipper og styrmann praktiserte ved hjelp av instrument, tabellar og utrekningar. Hide delte gjerne navigasjonskunnskapane sine med Pedersen. Men nettopp det som Pedersen var mest interessert i å prøve, nemleg sekstanten, ville Hide ha heilt for seg sjølv (Pedersen 1969).

Grande nådde inn til kysten av Nordaust-Grønland. Men forsøket på å trenge langt nordover langs kysten vart stoppa av isen ved Bass Rock. Klokseth bestemte seg for å gjere eit nytt forsøk seinare på sommaren og i mellomtida fiske laks ved Zackenberg.

I Youngsundet kom *Grande* opp i eit møte med fleire andre ishavsskuter på ekspedisjonsoppdrag. *Veslekari* var på ekspedisjonstur med Louise A. Boyd, *En Avant* (ex *Ringsæl*) var på ekspedisjonstur med Gaston Micard og *Polarbjørn* var på ekspedisjonsoppdrag for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (NSIU) og Arktisk Næringsdrift A/S.

Klokseth si private fangstverksemd var ikkje særleg velsett av det etablerte fangstforetaket Arktisk Næringsdrift A/S - Klokseth og Råum sin tidlegare arbeidsgjevar. John Giæver på *Polarbjørn* var ekspedisjonsleiar for både Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser og Arktisk Næringsdrift A/S. Giæver sa til Pedersen at han heller burde ha vore med *Polarbjørn* enn den 'sjørøvarskuta' han hadde hamna på. Pedersen svarte at han treivst godt saman med 'sjørøvarane' på *Grande*. Pedersen las forresten seinare Giæver sine bøker. Derfor heldt han Giæver sjølv for å vere litt av ein 'sjørøvar' (Pedersen 1969).

Då laksefiske tok slutt, hadde *Grande* fått om bord tjue tønner laks. Deretter gjekk skuta sørover gjennom fjordane og jakta moskus. Klokseth hadde etter kvart gjeve opp planen om å segle nordover og var på utkik etter ein eigna stad for ein ny fangststasjon. Det var viktig at det var godt bjørneterreng. Bontekoeøya var ein av stadane han vurderte. Men til slutt valde han Geographical Society-øya. Der bygde dei ein ny fangststasjon rett under Laplace-fjellet. Stasjonen fekk namnet Laplace etter fjellet.

På Laplace kom Klokseth i konflikt med sin tidlegare arbeidsgjevar Arktisk Næringsdrift A/S. Laplace ligg berre rundt 18 kilometer frå Kapp Humboldt. Klokseth vart sett på som ein inntrengjar og konkurrent i fangstterrenget av dei som fangsta på Kapp Humboldt sitt terreng (Mikkelsen 1994).

Etter lossinga av material og utstyr på Laplace, gjekk *Grande* til Moskusoksefjorden for å jakte moskus. Inst i fjorden gjekk det ikkje betre til enn at *Grande* grunnstøytte på ei sandgrunne. Sjølv på flod sjø kom ikkje skuta seg av. Ho måtte lossast for å kome av. Ein heil dags arbeid gjekk med til å frakte lasten av m. a. laksetønner i land med fangstbåtane. Først då kom skuta seg av, heldigvis utan å ha fått nemneverdig skade. Deretter gjekk skuta eit godt stykke lenger ut i fjorden før lasten vart teken om bord igjen.

Då *Grande* returnerte frå Moskusoksefjorden til Laplace, gjekk Ole Klokseth og svensken Yngve Friberg i land for å overvintre. *Grande* tok umiddelbart fatt overseglinga heim til Norge (Mikkelsen 1994).

Resultatet av ekspedisjonen var 48 kvitrev, 10 blårev, 15 hermelin, 2 bjørnar og 20 tønner laks. I følge Klokseth sjølv var 1938/39 eit dårleg reveår. Men det var ein fin og stort sett problemfri tur (Klokseth: Personleg fråsegn).

Torgilsbu

I 1939 var *Grande* på ein ny ekspedisjon til Aust-Grønland, denne gongen til den meteorologiske stasjon og radio på Torgilsbu lengst sør på Aust-Grønland.

Sommaren 1938 gjekk radiotelegrafist Ragnar Eggesvik (1907-1976) på ei ny overvintring som styrar på stasjonen. Eggesvik var frå Beiarn i Nordland. I tillegg til telegrafistutdanninga var han også utdanna styrmann. Han hadde vore på Torgilsbu vinteren 1936/37. Sommaren 1937 vart han og dei to lagkameratane, altmuligmann Severin S. Brandal og kokk Arne Dobloug, henta heim av *Brandal* med Sivert Engeset, velkjende 'Smekk', som skipper (Giæver 1937).

I 1938 greidde den nygifte Eggesvik det som vart sett på som nesten umogleg, nemleg å få lov til å ta kona med på overvintring. Til då hadde dei ansvarlege styresmaktene stått nokså hardt på prinsippet om ingen kvinner på ishavsstasjonane. Ein kan lett tenkje seg grunnen. Ein ville unngå risikoen for kompliserte barnefødsler med tragiske følgjer i den arktiske øydemarka, der det ikkje var noka medisinsk hjelp å få (Giæver 1957).

Ragnar Eggesvik, kona Hansine (f. 1906) og hennar yngre bror Arne Kines, som den tredje på laget, reiste bortover med Hammerfest-skuta *Veiding* sommaren 1938. Hansine var hyrt som 'kokk og altmuligmann'. Ein ny og god stasjonsbygning vart oppført. Det skulle vise seg å bli ein dramatisk vinter. Akkurat det hende som i utgangspunktet ikkje skulle hende, i alle fall ikkje på Torgilsbu: Det kom til å bli familieauke på ettervinteren i 1939. Like etter nyttår var det eit kraftig uver som gjorde stor skade på stasjonsbygningen. I slutten av februar var Eggesvik over radioen vitne til dramaet som utspelte seg i Atlanterhavet då tre av dei norske selfangstskutene på veg til Newfoundland gjekk ned, ei av dei - *Nyken* - med heile mannskapet på atten mann (Giæver 1957). Dramaet gjekk føre seg medan Eggesvik venta på sitt meir private drama, fødselen. Berre få dagar før fødselen skaut karane på stasjonen ein isbjørn. Den høggravide Hansine fekk valet mellom bjørnebiff og bjørnekarbonade (Folkvord: I brev).

Hansine Eggesvik fødde ei velskapt dotter 22. mars 1939. Fødselen var utan komplikasjonar. Fullstendig isolerte som dei var, måtte Ragnar Eggesvik sjølv utføre det som trongst av jordmorhjelp. På førehand var han i telegrafisk kontakt med kvinneklinikken i Bergen. Både Hansine og Ragnar Eggesvik var ressurssterke menneske med gode kunnskapar, sterk helse og stor sinnsro. Alt dette kom dei til gode i den krevjande situasjonen (Giæver 1957). Ragnar hadde gjennom styrmannsutdanninga fått gode kunnskapar om mange medisinske forhold, også fødselshjelp. Og stasjonen var godt forsynt med medisin og hadde ei utførleg legebok. I deira isolerte situasjon vart jenta døypt ved nøddåp og fekk ved dåpen namnet Aase Marie (Folkvord: Personleg fråsegn).

Sommaren 1939 skulle familien Eggesvik ha avløyning. *Grande* var skuta som skulle bringe avløyarsmannskap og

nye forsyningar for neste overvintring bortover og hente familien Eggesvik heim til Norge. Frå då vart det innført ei ny ordning med to telegrafistar på ishavsstasjonane. *Grande* hadde med to telegrafistar bortover. Skuta hadde ikkje eigen radiosendar på den tida, visstnok berre ein vanleg radiomottakar. Dei to telegrafistane rigga til medbrakt radioutstyr, slik at dei også hadde sendar på turen bortover. Det skulle vise seg å bli svært nyttig, for undervegs vart den eine telegrafisten sjuk og det måtte gjerast nokre viktige omdisponeringar. *Grande* gjekk inn til Island med den sjuke telegrafisten, slik at han kunne få behandling og bli send heim til Norge derifrå.

Med dette oppstod ein kinkig situasjon. Familien Eggesvik hadde pakka og var reiseklar. Men *Grande* hadde ikkje lenger noko fullt avløysarmannskap med. Situasjonen vart avklara over radio, og familien Eggesvik heldt fram på Torgilsbu på ubestemt tid. Dette innebar ei lei omstilling, sidan dei alt hadde gjort seg klar til å reise heim til Norge. Om lag samtidig kom krigsutbrotet i Europa, og det vart endå meir usikkert når dei kunne få avløysing (Giæver 1957).

For å kunne halde fram på Torgilsbu trong familien Eggesvik meir barneklede, to geiter som kunne gje mjølk til vesle Aase Marie, og høy til geitene. *Grande* hadde med barneklede, to geiter og eit halvt tonn høy frå Island. For å bruke Aase sine egne ord, var geitene og mjølka frå dei eit 'være eller ikke være' for familien, dersom dei skulle kunne halde fram på Torgilsbu (Folkvord: Personleg fråsegn).

Eit ekstra poeng med transporten var nettopp geitene. På sjøen er det tabu å nemne ordet 'geit'. Tradisjonelt skal det føre til ulykke. I dette tilfellet hadde *Grande* to lys levande eksemplar av dyrearten om bord. Det såg likevel ikkje ut til å ha nokon skadeverknad. *Grande* hadde høyballane i lasterommet og geitene i ei kasse på dekk. *Grande* hadde bra ver og ein fin tur. Geitene såg ikkje ut til å lide nød på nokon måte under transporten. Då geitene kom på land på Torgilsbu, begynte dei å gnage på det dei fann av gras og lyng (Eltvik: Personleg fråsegn).

Den eine telegrafisten som var med *Grande* heilt fram til Torgilsbu, var Harald Hoff frå Oslo. Han avløyste Arne Kines som følgde *Grande* tilbake til Norge. *Grande* hadde også med ein snikkar med namnet Grini. Han og mannskapet på *Grande* gjorde ein del reparasjonar og vedlikehaldsarbeid på stasjonsbygningen.

Det høyrer med til historia at hundane på stasjonen reiv i hel den eine geita etter ei tid. Mjølka frå den gjenlevande geita var så viktig at Eggesvik fann det tryggast å avlive dei mest aggressive hundane.

Etter ei ny overvintring kom familien Eggesvik til Tromsø med ishavsskuta *Ringsel* i september 1940. Sommaren 1940 organiserte Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser avløysingekspedisjonar til dei norske stasjonane på Aust-Grønland, slik dei hadde brukt å gjere nesten kvart år. I 1940 var naturleg nok forholda dramatisk endra. Ekspedisjonane til Nordaust-Grønland og Sørøst-Grønland kom av garde etter ein del taktikkeri, manøvrering og kompromissing overfor dei som representerte dei nye makthavarane i landet. *Veslekari* gjekk til Nordaust-Grønland med John Giæver som ekspedisjonsleiar og Johan P. Brandal som skipper. *Ringsel* gjekk til Sørøst-Grønland med Rolf von Krogh som ekspedisjonsleiar og Karl Nicolaisen som skipper. Begge fartøya la vegen om Svalbard for å laste kol. *Veslekari* vart oppbrakt av oppsynsskipet *Fridtjof Nansen* på Nordaust-Grønland og kom seinare i alliert krigsteneste. *Ringsel* fullførte avløysingsoppdraget og forlet Torgilsbu 1. september 1940 (Krogh 1948; Barr: Personleg fråsegn).

Ringsel gjekk langs iskanten nordover langs austkysten av Grønland. Det var meininga å gå nord om Jan Mayen og så langt nord som isen tillet. Skuta brukte korkje lys eller radio på turen. Dette var for å unngå merksemd frå andre fartøy i farvatnet, særleg ubåtar. Undervegs kom dei ut i uver som varte i fleire døgn. Det var vanskeleg å få ta observasjonar. Då uveret gav seg og det let seg gjere, deltok Eggesvik med sin styrmannsbakgrunn i navigeringa. Det

viste seg at dei på grunn av uver og håplause forhold for observasjonar hadde gått sør om Jan Mayen. Det var ei farlegare rute med tanke på ubåtar, men også ein kortare distanse, slik at dei sparte bunkers. *Ringsel* var ei lita skute med avgrensa bunkerskapasitet, og dette var ein lang tur under uvanlege omstende. Derfor vart det knapt med bunkers, og segla vart ei viktig hjelp. Det var ikkje utan grunn ekspedisjonsleiar Rolf von Krogh omtalte turen som '*litt av en svinetur*'. (Krogh 1948).

Den gjenlevande geita frå Torgilsbu var med *Ringsel* heim til Norge. På turen stod ho bunden i ein bås på dekk. Også på turen heim til Norge fekk Aase Marie så langt mogleg sin daglege rasjon med geitemjolk. I det dårlege veret dei hadde på turen, kraup Ragnar Eggesvik opp på dekk mellom stormbygene og mjølka geita. Det tyder på at vesle Aase Marie ikkje kunne vere særleg plaga av sjøsykje.

Etter heimkoma fekk nøddåpen på Torgilsbu året før si kyrkjelege stadfesting. Då var det ikkje nødvendig å bere dåpsbarnet. Aase Marie på om lag eitt og eit halvt år kunne gå til dåpsstadfestinga på egne bein.

Etter heimkoma var geita frå Island og Torgilsbu svært etterspurd. Ei geit som hadde pløgd så mykje av ishavet, var ein attraksjon. Det same var ein blårevunge som familien hadde med. Pelsdyrnæringa såg nytte av å få friskt ishavsblood inn i avlen (Folkvord: I brev).

Ved giftarmål fekk Aase Marie etternamnet Folkvord. Familien busette seg i Levanger. Der har Aase Marie vore lærar, lokalpolitikar og kulturarbeidar. Ho synest at ho fekk ein god start i livet, m. a. ved hjelp av mjølka frå geitene som skipper Bernt Hide og mannskapet hans frakta frå Island til Aust-Grønland med *Grande*. Hansine Eggesvik meinte at geitemjolk og isbjørnkjøtt var førsteklasses småbarnkost (Folkvord: Personleg fråsegn). Ein gong i 1990-åra var Aase Marie ein tur tilbake til Torgilsbu. Turen kom i stand som innslag i programserien 'Tore på sporet' i NRK-Fjernsynet.

Nokre ord bør nemnast om ishavsskuta *Ringsel*. Eigar og skipper i 1940 var Karl Nicolaisen frå Tromsdalen. Denne skuta kom til å møte ein tragisk lagnad. Ho var ei av dei fem skutene som kom vekk med heile mannskapa i orkanen i Vestisen i 1952. *Ringsel* hadde då eit mannskap på 14 mann. Skipperen heitte Terje Johnsen (Hansen 1998). Ei av fleire skuter som greidde seg berre med eit nødstop den gongen, var *Grande*.

Krigstida

I april 1940 var *Grande* som vanleg på selfangst i Vestisen. Då Norge vart invadert av tyske styrkar 9. april, samla skutene seg. Skipperane hadde samrådsmøte om bord i *Veslekari*. På fangstfeltet var den tysk-eigde skuta *Sachsen*, og dei norske skipperane frykta at *Sachsen* skulle gje opp posisjonane for dei norske skutene til tyske ubåtar. Det var også snakk om å senke den tyske skuta. Men det vart det ikkje noko av (Ødegård: Personleg fråsegn). Det var også ein del diskusjon om skutene burde gå til Island eller til England i staden for heim til Norge.

Grande og kameratskuta *Polartind* av Herøy gjekk til Tromsø. Der vart dei liggjande til kampane i Nord-Norge var slutt i juni. Dei to skutene låg fortøyde side om side ved ei sjøbu i Tromsø. Ein gong då krigsskip gjekk med stor fart gjennom Tromsøysundet, vart bårene etter krigsskipa så høge at ein davit på *Polartind* gjorde skade på ein av fangstbåtane på *Grande* (G. Egset: Personleg fråsegn).

Medan dei to skutene låg i Tromsø, hadde mannskapa høve til å observere den britiske kryssaren *Devonshire* langt ute i fjorden. På den tid var det ikkje kjent kva som gjekk føre seg ute på fjorden. Men i ettertid veit ein at *Devonshire* var der for å hente kong Haakon, kronprins Olav og den norske regjeringa og bringe dei til Storbritannia (G. Egset: Personleg fråsegn).

I krigsåra var det ingen selfangst, med unntak av feltet ved Newfoundland. Der fangsta dei norske skutene som var på feltet i april 1940. Desse skutene vart verande i Nord-Amerika i krigstida. Skutene heime i Norge måtte finne andre oppdrag, som fraktfart og kystfiske.

Nokre skuter kom i krigsteneste, somme på alliert side, andre på tysk side ved at dei vart rekvirerte til fraktfart og/eller vakthald. Ishavsskutene, i alle fall dei minste, kunne tenkjast å bli tekne til englandsfart - med eller mot eigarane sin vilje. Det er nærliggjande å nemne *Isflora* av Brandal. Like før krigen hadde *Isflora* ny og sterk motor og gjorde god fart. Skuta vart rekvirert av tyskarane til vakthald. Så seint som i april 1946 gav eigarane melding til Skipsregisteret om at dei rekna skuta som tapt ved krigsforlis. Men dei visste på det tidspunkt framleis ikkje kvar, når eller korleis (Ishavsmuseet Aarvak, fartøyregister).

Grande låg i opplag på Sandshamn i lange periodar. Skuta vart ført forbi ei skyvebru og inn i Vågen, den indre delen av hamneområdet på Sandshamn. Der vart *Grande* stengd inne i opplag. Innløpet var så trangt og grunt at det var berre ved springflod at skuta kom gjennom passasjen. Bernt Hide hadde lodda opp innløpet svært nøyaktig. I ei mindre sjøbu i nærleiken hadde han eit merke. Når springfloda stod til eit visst nivå over sjøbugolv, og *Grande* var mest mogleg tom for utstyr, bunkers og anna som tyngde, flaut skuta så vidt gjennom passasjen. Når det var straumstilt, gjekk *Grande* gjennom passasjen for eigen maskin (Bj. Hide: Personleg fråsegn).

Nokre utvalde maskindeler på hovudmotoren vart demonterte og gøymde unna på trygge stader. Eit påskot som eventuelt kunne brukast, var at det ville bli vanskeleg å få tak i nye deler. Fangstgeværa som tilhørte *Grande* vart nedgravne på ein holme i Vågen. I opplagsbolkane var maskinfolka om bord ved høvelege mellomrom og gjorde vedlikehaldsarbeid på maskinen. Elles vart det gjort diverse anna vedlikehaldsarbeid og litt ominnreiing.

Grande vart brukt til snurpefiske i storsildsesongane i åra 1941-44. Skuta vart ført ut av opplaget til storsildsesongane og lagt tilbake så snart sesongane var slutt. *Grande* fiska med bruket frå ein snurpar som tyskarane hadde rekvirert og som forliste i tysk teneste. Etter det kjøpte Njaal Olsen bruket. Notbas på *Grande* i desse året var Nils Kleppe frå Sotra.

Gustav Egset ny skipper

Grande gjekk inn i si vanlege verksemd igjen etter krigen. I 1947 gav Bernt Hide seg som skipper og overlet plassen til Gustav Egset (1903-92) frå Volda. Med det fekk *Grande* nær tilknytning til Volda. Utanom driftssesongane låg *Grande* ofte i opplag i det som idag er småbåthamna i Volda sentrum. Skipper Egset førte tilsyn med skuta i opplagsperiodane.

Gustav Egset var svoger til Johannes O. Sævik, eigar av og skipper på *Polartind*, og Johan (Jan) Aksnes, skipper på *Furenak*. Ikkje rart at nettopp *Grande*, *Polartind* og *Furenak* ofte heldt lag på fangstfelt. Gustav hadde gjerne med seg sønene



Gustav Egset i rorhusruta, 1953 (foto: Sivert G. Egset).

Sivert og Trygve på fangstturane. Ingvard Hundsnes (1925-88) frå Haugsbygda var fast maskinist på *Grande* i mange år. På ein del turar var broren Per Hundsnes med som maskinassistent. Det var tilfelle m. a. på den dramatiske Vestis-turen i 1952. Gustav og Trygve Egset og Ingvard Hundsnes utgjorde i årevis ein fast stamme i mannskapet på *Grande*. I opplagsperiodane var det gjerne desse tre som utførte det meste av det lettare vedlikehaldsarbeidet på skuta. Det tyngre vedlikehaldsarbeidet vart ofte utført ved Hatlø verkstad i Ulsteinvik eller ved Smedvik verkstad i Tjørvåg. Dei mest omfattande ombyggingane vart utførte ved Langsten verkstad i Tomrefjord (G. Egset: Personleg fråsegn).

I 1947 hadde *Grande* framleis kutterskrog, med loddrett baug og utoverhengande hekk. På babord side var eit rundhus med plass til do og reiskapsrom. Opphavleg hadde skuta eit lite styrehus med ei open bru frå bord til bord framfor styrehuset, eit arrangement som mange ishavsskuter hadde. Bilde frå 1946 viser at skuta hadde fått eit større styrehus som gjekk fram til fremre kant av brua. Det er usikkert kva tid bru og styrehus vart ombygt (S. Egsets fotoalbum).

I dei næraste åra etter 1947 var *Grande* gjennom to større forandringar. I 1950 vart baugen ombygt ved Langsten. Kutterbaugen vart erstatta av ein rana baug. Året etter vart semidieselmotoren frå 1934 bytt ut med ein Alpha dieselmotor på 240 hk. Monteringa skjedde ved Alpha-fabrikken i Frederikshavn i Danmark. Dette var ein kjærkomen auke i maskinkrafta. Men sjølv med den nye motoren var *Grande* framleis ei av ishavsskutene med minst maskinkraft. *Grande* hadde svak maskin, men bra radioutstyr (G. Egset: Personleg fråsegn).

På denne tid brukte *Grande* å ha eit mannskap på 15-16 på fangstturane: Skipper, førsteskyttar, andreskyttar, maskinist, maskinassistent, stuert og ni eller ti fangstmenn (T. Egset: Personleg fråsegn).

Ulykkesåret 1952

1952 var det siste store katastrofeåret innan selfangsten. Då omkom 79 mann. Fem skuter kom vekk med heile mannskapa i orkanen i Vestisen. Blant desse var *Pels* av Tjørvåg med 14 mann og *Buskø* av Vartdal med 20 mann. Ei av dei tre nordnorske skutene som kom vekk, var *Ringsel*, som i 1940 henta familien Eggesvik heim frå Torgilsbu. *Ringsel* hadde då eit mannskap på 14 mann.

Det var nær ved å gå gale også med fleire andre skuter. Fleire nordnorske skuter tok seg inn til Island i ramponert tilstand. Ei av dei var *Arild* av Tromsø (ex *Sachsen* - seinare også kjend som *Kitak* av Brandal). Skuta hadde knekt stormast, maskinrommet halvt oppfylt av sjø, hadde ein mann i sjokktilstand og hadde mist ein mann over bord. Eigentleg miste *Arild* to mann over bord då dei heldt på å setje ut eit drivanker. Men den eine vart slegen om bord igjen av ein sjø og berga livet. Den omkomne var Oluf Kaspersen, svigerfar til skipperen på skuta. Ved omtale av ulykka i 1952 legg ein gjerne saman mannskapstala på dei bortkomne skutene og kjem til 78 omkomne. Kaspersen var den 79. som omkom (Nytun og Øynes 1968; Hansen 2000; Karl J. Brandal; Bernt A. Brandal: Personleg fråsegn).

Grande var ei av dei siste skutene som hadde kontakt med *Pels*. Skipper Olaf Lillenes på *Pels* valde å gå lenger vestover, eit val som skulle vise seg lagnadstungt. Og skipper Olaf Lillenes var langt frå nokon nybegynnar i faget sitt.

Grande hadde sjølv alt anna enn gode føresetnader for å møte uveret. I ei isskruing før uveret sette inn, fekk *Grande* ein alvorleg skrogskade. I same skruinga forliste Tjørvåg-skuta *Vestis* (1). Mannskapet vart berga. Ein av dei var Petter Jarnes, som seinare vart skipper på og eigar av *Grande*. I skruinga fekk *Grande* knekt ei rekkje spant. Mellom lasterommet og maskinrommet hadde *Grande* eit jarnskott, med fleire jarnplater bolta saman. Skuta vart så kraftig samantrykt at då jarnplatene gjekk omskot, klipte dei jarnboltane tvert av. Den elektriske tavla av steintøy i maskinrommet gjekk i bitar, slik at det var berre leidningane som

heldt instrumenta nokolunde på plass. Etter ei slik påkjenning var heile skuta så mykje i ulage at det var ein god del lekkasje. Etter ishavsturen hadde *Grande* ein stor reparasjon på skroget ved Langsten verkstad (G. Egset; T. Egset; P. Hundsnes: Personleg fråsegn).

Etter skruinga kom *Grande* i fangst og tok inn ein del last. Dette var ennå tidleg i sesongen, og skuta hadde framleis mykje bunkers om bord. Då orkanen braka laus, var *Grande* tung i sjøen med ikkje liten lekkasje i eit lealaust skrog. I orkanen var det overvatn heile tida, og det kom inn ein del vatn også ved lekkasje ovanfrå. Pumpene gjekk for fullt heile tida og greidde å ta unna det som kom, så vidt det var. Men hadde lekkasjen vorte særleg større, kunne situasjonen fort ha vorte kritisk.

I det overhendige uveret var det om å gjere å finne det vesle ly ein kunne bak isstrimlar, men likevel unngå å bli innestengt i storis og dermed risikere å bli knust. *Grande* vart liggjande saman med *Asbjørn* av Gratangen. Dei to skutene var om lag like store og hadde om lag same maskinkraft. *Asbjørn* hadde noko redusert maskinkapasitet på grunn av ein propellskade og bad om hjelp. Gustav Egset hadde ikkje anna svar å gje enn at dei på *Grande* hadde meir enn nok med seg sjølve. For å halde seg klar av iskanten då uveret var på sitt verste, måtte dei to skutene gå for full maskinkraft rett mot uveret i fleire døgn. Då uveret gav seg og dei kunne slakke ned, hadde dei lege på om lag same staden heile tida. Og det gjekk vel med både *Grande* og *Asbjørn*. Hadde dei drive inn på iskanten, ville det ha vore den sikre død for dei alle. Hadde ikkje *Grande* fått ny og sterkare maskin til den sesongen, ville både skuta og mannskapet truleg ha gått tapt. I samband med uveret var Gustav Egset på vakt om lag sju døgn i samanheng, nesten heilt utan søvn (G. Egset; T. Egset; H. Moltu: Personleg fråsegn).

1950-åra

1950-åra var dei store sildeåra. *Grande* var jamnt på snurpefiske. Like årvisst var skuta på selfangst i Vestisen. I 1955 gjorde skuta sin raskaste ishavstur. Turen varte i 14 døgn frå skuta gjekk til ho var heime igjen. Fangsten var ca 2000 dyr med stort og smått.

Sommaren 1953 var *Grande* på ein frakttur med ei last isa lange til Skärhamn i Sverige. På returen hadde skuta med ei last sement frå Brevik til Sunnmøre. Undervegs hadde skuta eit opphald ved motorfabrikken i Frederikshavn i Danmark for eit litt omfattande garantiettersyn på hovudmotoren som vart innmontert to år tidlegare (G. Egset: Personleg fråsegn).

I 1954 fekk *Grande* eit spesielt høve til å vere turboat. Då *Grande* i 1950 fekk ombygt baugen ved Langsten i Tomrefjord, vart maskinist Ingvard Hundsnes kjend med kona si, Jorunn Jobotn frå Fjellværøy i Trøndelag. Ho arbeidde då på ein konfeksjonsfabrikk i Tomrefjord. Dei to gifte seg på Fjellværøy i 1954. Hundsnes leigde *Grande* til å gå med bryllaupsfolk frå bygdene i Sande til Fjellværøy. Gustav og Olivia Egset var i bryllaupet, og Gustav førte skuta også ved dette høvet. Det var meininga at Trygve Egset skulle ha ansvar for maskinpass på turen. Men



Ishavsmuseets Venner

- 13 - Frå frakturen til Sveige i 1953. Ståande Bernt Hide saman med sonen Bjarne. Sitjande frå v. Trygve Egset, Paul Lied, Jorunn Jobotn, Ingvard Hundsnes og Olai Egset. (Foto: Sivert G.Egset)

han fekk ikkje fri frå militærtenesta, så det vart brudgomen sjølv som tok seg av maskinpasset på turen nordover. På turen sørover hadde broren Per Hundsnes ansvaret (G. Egset; J. Hundsnes; P. Hundsnes: Personleg fråsegn).

I 1957 selde Bernt Hide seg ut, slik at Njaal Olsen vart eineieigar av *Grande*. Om hausten same året gjekk skuta gjennom ei større ombygging av hekken. Før ombygginga hadde skuta eit halvdekk akterut. Ved ombygginga vart dekket akterut heva, slik at der vart eit slett dekk om lag i høgd med det tidlegare halvdekket. Hekken vart ombygt frå kutterhekk til kryssarhekk. Dette gav romslegare lugarar akterut. Samtidig vart det montert hydraulisk styremaskin. Også denne ombygginga vart gjort ved Langsten (G. Egset: Personleg fråsegn).

Rolf Engesland og Vi Menn

Då *Grande* i 1958 la ut på den første vestisturen med ny hekk, hadde skuta med ein fangstmann noko utanom det vanlege. Det var Rolf Engesland, reporter og fotograf for vekebladet *Vi Menn*. Engesland (f. 1931) var ein eventyrar med særleg interesse for villmarksliv og ekspedisjonar av alle slag. Han var med på ei lang rekkje reportasjereiser i fire verdsdelar. Berre Oseania mangla på merittlista hans. Han var m. a. på Svalbard, Jan Mayen og Grønland, og han var med zoologen og filmmannen Per Høst til Amazonasjungelen i Brasil og opp i 5000 meters høgd i Ecuador for å filme lamaflokkar (*Vi Menn* 1961).

Gjennom kjenningar kom Engesland i kontakt med Gustav Egset og fekk seg fangstmannsplass på vanlege vilkår på vestisturen med *Grande*. Sjølv om Engesland var ein røynd eventyrar og reporter, verka han helst litt dårleg budd på ishavslivet. Under utrustinga i Ålesund la han mest vekt på å få med nok film. I staden vart det i minste laget med klede. På turen lånte og kjøpte han undertøy av skipskameratane. Men det var ikkje så lett å få til, for Engesland var ein kraftkar på meir enn 1,90 meter og 100 kilo. Heilt etter oppskrifta var det heller ikkje at han hadde med seg ein del cowboybøker på turen. Der fanst uunngåeleg ordet 'hest', og det er eit tabuord på sjøen. Likevel var overseglingane det året kanskje dei finaste *Grande* hadde nokon gong. Elles fylte Engesland fangstmannsplassen sin på *Grande* fullt ut og fekk det aller beste skussmål frå skipperen og skipskameratane (G. Egset; S. Egset; T. Egset: Personleg fråsegn).

Vi Menn brakte reportasje frå turen to år seinare. Reportasjen utgjorde om lag fem sider i bladet og vart prenta i 1960, om lag på den årstid *Grande* og dei andre skutene la i veg på ny tur til Vestisen. Frå reportasjen tek ein her med nokre avsnitt der Engesland fortel om eit ufrivillig bad:

" --- Så skulle hettakallen ombord. Jeg la jolla om kroppen dens, ropte 'hiv inn!' - og oppdaget forsent at ene hansken min hadde huket seg fast i kroken. Jeg mistet balansen, ble dradd bortetter langs flaket og fulgte med ut i råken da tauet teitet til.

Nå hadde det skjedd det jeg så lenge hadde fryktet; jeg lå der og bakset og kavet i issørpa uten å komme opp igjen. Karen som kjørte vinsjen så heldigvis straks hva som var på ferde og fikk stoppet hiven, så jeg unngikk å bli skrapet opp mot den spisse kanten på isflaket som lå mellom meg og skuta... Men da tauet slakket begynte det tunge dyret straks å synke, klærne mine hadde suget seg fulle av vann og ga ikke lenger noen oppdrift - og langsomt ble jeg trukket med nedover.

Jeg strevde som rasende for å komme løs. Men slik jeg lå i vannet og ikke fikk noe spenntak, hadde jeg ingen makt - og sank dypere og dypere... I løpet av få sekunder hadde issørpa nådd meg til halsen, og jeg la hodet bakover for å ha munnen lengst mulig over vann... Snart ville jeg være helt under, uten sjanse til å komme opp igjen ved egen hjelp.

Da, i siste øyeblikk, var det at en kar jumpet ut på flaket og rakte meg en hjelpende hånd. Og ved felles anstrengelse fikk vi neven min løs igjen og trukket meg opp.

Og så kunne hettakallen endelig vinsjes om bord. Men den søkkvåte skroten som ble dumpet ned på dekket var snaut verdt alt bryet den hadde gitt oss, for skinnet var ødelagt av sju stygge flenger.

Det blåste isnende snødrev den dagen, og de blaute klærne mine frøs straks til et panser rundt meg; jeg knirket som en ridder i rustning der jeg stivbent stabbet bort over flaket og skrevet ombord.

Jeg måtte kle av meg på dekket. Hadde jeg gjort dette i felleslugaren forut, hvor vi ni fangstmenn holdt til, ville isen ha smeltet av klærne og flommet utover dørken... Nå fant jeg le for snoen bak byssedøra akterut, vrent av meg de stivfrosne ytterklærne, og løp over dekket og ned i lugaren i bare undertøyet. Så var det å skifte på seg tørre klær i en fart, og styrte opp og gjøre seg klar til å jumpe neste gang det smalt. ---".

Engesland levde berre nokre få år etter vestisturen med *Grande*. I 1961 var han ute på Bunnefjorden for å lage reportasje frå demonstrasjon av ein såkalla gyrobåt. Det er ein lett småbåt som under sleping etter ein hurtiggåande båt hevar seg frå vatnet ved hjelp av ein helikopterliknande rotor. Reportasjebåten kom så nær at Engesland vart treft av rotoren og miste livet. Han let etter seg kone og to små born.

I hans eige blad skreiv m. a. Mikkjel Fønhus og Per Høst minneord. Det er kjent at Engesland ofte sende helsingar heim til Fønhus frå dei mange reisene sine. Minneorda vart utfylt av ei rekkje bilde frå Engesland sitt mangslungne liv som reporter. Eitt av bilda var det aller siste bildet han tok. Det viste gyrobåten på nært hald og vart teke berre få sekund før Engesland vart treft av rotoren. Teksten til det bildet slutta slik: "--- Engesland oppnådde hva han ville: å få det beste foto fra oppvisningen - men det skulle koste livet." (Vi Menn 1961).

Tjørnvåg-tida

I 1962 selde Njaal Olsen *Grande* til Petter Jarnes i Tjørnvåg. Skuta fekk då fiskeriregistreringa M 250 HØ. Lokalhistorikaren Richard Bergh har skrive boka *Ein gong ei ishavsbygd* om ishavsmiljøet i Tjørnvåg. Bergh omtalar der Petter Jarnes - *Grande* sin siste eigar og sjølv skipper på skuta i om lag seks år - slik:

"--- Petter Jarnes var født 18/8 1909. Far hans, som sonen var oppkalla etter, var frå Sykkylven. Han døydde før guten var født. Mora var frå Håvikja og heitte Petra. Ho døydde før guten var konfirmert. Petter vart difor oppfostra hos besteforeldra sine, Anne og Knut Håvik.

Petter Jarnes var fyrste turen i isen med D/S "Haugen" i Danskestretet som fangstmann i 1927. Ole Rødseth sjølv tok seg av ungguten og lærde han opp. Mor til Petter var syster til kona til Ole. "Haugen" forliste sommaren 1928, og Petter Jarnes var om bord i M/S "Enos" frå 1929 til ho forliste i april 1931. På "Enos" var han annanskyttar. Annanskyttar var han på M/S "Ungsæl" også, som han var med frå 1932 til forliset sommaren 1934.

Frå 1937 til 1940 var han med desse skutene: "Veslemari", "Polarbjørn", "Furenak" og "Veslekari".

I 1949 var han fyrsteskyttar på "Vestis" (1). Han var med "Vestis" til ho forliste ved påsketider i 1952. Frå 1954 til 1961 var han fyrsteskyttar på "Vestis" (2) og "Polstraum". Inne i blant vikarierte han som skipper på desse skutene.

I 1962 kjøpte han M/S "Grande". Han var sjølv skipper til han vart sjukleg i 1968. "Grande" vart kondemnert i 1970, og då var det ikkje fleire ishavsskuter igjen i Tjørnvåg.

Petter Jarnes døydde 27/1 1973. Han hadde to søner og ei dotter.

Johannes Fugledal: "Ja, Petter Jarnes var ein kjekk mann! Han var like roleg i alle situasjonar og verka beroligande på alle om bord. Og han var ivrig, iherdig etter å prøve. Men han var like blid mot alle og i godt humør anten dei fekk fangst eller ikkje."---

Ole Rødseth, som er nemnd ovanfor som onkel til, og læremeister for, Petter Jarnes, vart fødd på Rotset i Volda i 1891. Derfor vart han gjerne kalla 'Ole Volding' eller 'Volda-Ole'. I unge år slo han seg ned i Tjørvåg og vart etter kvart skyttar, skipper og reiar. I ishavsmiljøet gjekk han for å vere ein av dei dyktigaste skarpskyttarane i si tid. Han var skipper på og partreiar for skutene *Haugen*, *Enos*, *Ungsæl* og *Ørnen II*. Dei forliste alle før andre verdskrig. Rødseth døydde i 1958 (Bergh 1981).

Då Petter Jarnes kjøpte *Grande* i 1962, fekk skuta sin faste base ved Rødseth-buda i Tjørvåg. Også i 1960-åra vart *Grande* noko ombygt. I 1965 fekk skuta montert kraftblokk. På same tid vart gangane på begge sider bygt igjen, og messa lengst akterut i keisinga vart utvida ut til skutescida på babord. Ein gong om lag midt i 1960-åra (året er litt usikkert) var skuta igjen til Frederikshavn for maskinoverhaling. Hovudmotoren fekk nye sylindrar, og det auka ytinga til ca 300 hk (Perry Jarnes; K. Skogen: Personleg fråsegn). Etter ombygginga hadde skuta måla: 93.7 x 21 x 10.1 fot, 107 brt / 33,2 nt (Fiskeridirektøren 1966).

Elles har Richard Bergh i boka si presentert *Grande* si tid i Tjørvåg slik:

"--- I åra som kom var Petter Jarnes i Vesterisen med "Grande". Seglingsdagen var midt i mars, og i byrjinga av mai var dei heime att. Når slåttonna var unnagjort i juli, drog dei ut att. Fangstfelt og fangst i juli/august varierte frå år til år. I 1963 var dei på Shetland og dreiv med hjelping. Før snurparane med kraftblokk fekk sidepropellar, brukte dei å ha ei skute til å taue seg for å halde seg til nota. "Grande" var med på dette, men det dei dreiv mest med, var håving. Når snurparane fekk for mykje sild i nota, håva dei fyrst til seg sjølve, og deretter til hjelparane. Hjelparane fekk halvparten av fangsten dei frakta til Noreg. På den siste turen håva "Grande" for "Svalbard". "Svalbard" fekk eit kjempekast og håva resten om bord i "Grande" og "Islendingen". "Islendingen" forliste på heimturen, men folket vart berga av ein Bergensbåt.

Somrane 1964 og 1965 - etter turen til Vesterisen - var "Grande" på Aust-Grønland på juksafiske. Om kvelden tørna dei i ein fjord dei kalla "Vassfyllinga". Det var berre å setje baugen frami berget, leggje ut slange og fylle vatn. Der låg dei om natta og gjekk ut att om morgonen. Dei fekk bra med fangst, og dei spretta, flekte og salta torsken. Det vart litt einsformig for karane, der var berre sjø og berg, ikkje hus eller folk i nærleiken.

Hausten 1965 fekk "Grande" kraftblokk. Arbeidet vart gjort på Smedvik mek Verksted.

Ein sommar fanga dei brugde utafor Storegga. Dei fekk 16 tonn lever på ei veke, og det var bra. Men det vart fangststopp, så dei måtte finne på anna å gjere. Dei drog til Irland på håbrannfiske. Dei fekk såpass at dei hadde for turen, men meir vart det heller ikkje. Sommaren etter var dei på Finnmarka og fangsta brugde. Då hadde Petter Jarnes vorte sjuk, og dei hadde leigd skipper.

Petter Jarnes ville selje "Grande", men det var vanskeleg å skaffe kjøpar. Då vart det bestemt at skuta skulle kondemnerast.

Sommaren 1970 låg "Grande" ved kaia til Smedvik mek. Verksted, og dei reiv ut av henne det som var brukbart. Formastra gjekk til frakteskuta "Vedbo", og "Kvitungen" fekk vinsja. Delar av maskina gjekk hit og dit til båtar som trengde dei.

Sommaren er gått over i haust, og det er blitt september. - "Snøgg" med Andreas Lillenes ved roret tauar "Grande" i retning av Flåvær. Ein stad mellom Flåvær og Kirkholmen var ei snekke frå Flåvær og viste plass. "Snøgg" vart liggjande eit stykke ifrå. Sonen og svigersonen til Petter Jarnes, Perry Jarnes og Kjell Skogen, var gått om bord i "Grande". Dei hadde dynamitt med seg og gjekk ned i lasteromet. Det var ei last med sand i romet for at ho skulle gå fort ned.

Dei hadde teke ut eit stykke av garneringa, så dei fekk leggje dynamitten nedimellom spantene for å sprengje skikkeleg ut. Dei la dynamitten på plass, tente lunta og skunda seg opp ein stige som dei hadde late stå igjen om bord. Sneikka frå Flåvær låg ved sida. Dei kravla om bord i henne og gjekk eit stykke ifrå, dei og.

Det small, og nokre fjølabiter fauk i lufta. Den siste ishavsskuta frå Tjørnvåg gjekk til botnar." (Bergh 1981).

REFERANSAR

Informantar

Susan Barr, Bernt A. Brandal, Karl J. Brandal, Gustav S. Egset, Olai Egset, Sivert Egset, Trygve Egset, Edmund Eltvik, Aase Marie Folkvord, Bjarne Hide, Jorunn Hundsnes, Per Hundsnes, Anders Alm Ingebrigtsen, Arne Knut Jarnes, Perry Jarnes, Ole Klokseth, Harald Moltu, Kjell Skogen, Tørres Stenersen, Helge Ødegård.

Arkivmateriale

Brev frå Aase Marie Folkvord (Arkivet ved Ishavsmuseet Aarvak).

Sivert Egset sitt fotoalbum.

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Skipsregisteret i Ålesund.

Tørres Stenersen sitt fotoalbum.

Litteratur

Barr, Susan: *Jan Mayen. Norges utpost i vest. Øyas historie gjennom 1500 år* (1991).

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

Engesland, Rolf: Reiseskildring frå selfangst med *Grande* i Vestisen 1958 (Publisert i *Vi Menn* våren 1960).

Fiskeridirektøren: *Register over merkepliktige norske fiskefarkoster 1966*.

Giæver, John: *Hardbalne polarkarer* (1957)

Giæver, John: *Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelsers ekspedisjoner til Øst-Grønland sommeren 1937* (1937).

Hansen, Odd M. H.: *Ishavsskutenes historie II* (1998).

Krogh, Rolf von: 'Ekspedisjon med M.K. "Ringsel" sommeren 1940 til Torgilsbu på S.O.Grønland'. *Norsk tidsskrift for sjøvesen* (1948).

Mikkelsen, Peter Schmidt: *Nordøstgrønland 1908-60. Fangstmandsperioden* (1994).

Nytun, Kjell og Per Øynes: *Alarm i Vestisen* (1968)

Ottesen, Johan: *Ishavsskuter II* (2000).

Pedersen, Einar Sverre: *Polarbasillen. Tredve år rundt Arktis* (1969).

Register over Norges handelsflåte 1920

Vi Menn 1961. Minneord over Rolf Engesland.

Vollan, Odd: *Ishavsfart* (1951)



*Grande med lærarskule
elevar på tur frå Volda til
Folkestad ca 1953. (Foto:
L. Kornberg, Volda.)*

Motorbåten LYN

– en sørgelig historie

Av Jostein Hovland

”LYN” var en nydelig liten båt – hvit, kravellbygget, spissgattet og bare omtrent 18 fot lang. Etter det jeg kan huske kom den nordfra til Brandal i midten av 1930-tallet og ble plassert på Sigvaldbua, ettersom den lille FM-motoren var ubrukelig. Stempelet satt blegg fast. Sannsynligvis hadde båten ligget under vann så pass lenge at det hadde kommet sjøvann inn i sylindren og ingen hadde gitt seg tid til å demontere motoren og gjøre den riktig rein. Nei, det var ikke meningsfullt å gjøre noe med den motoren mente de fleste i Brandal, det var bare å levere den som skrapjern. Men se, det ville bare ikke Oskar H. Brandal akseptere slik uten videre. Han satte igang med motoren på fullt allvor. Først demonterte han ”magneten” og fikk den overhelt så den blei brukbar igjen.

Og deretter satte han igang med motorblokket. Men se, det var lettere sagt enn gjort, for på disse motorene fans det ikke noe toppløk som kunne demonteres for å komme til stempeltoppene. Først fikk han demontere veivlagene og deretter skrue løs sylindren fra veivkassa. På den måten kom han til stempelet fra undersiden. Nu kunne han ihvertfall se og komme i nærkontakt med stempelet. De fleste voksne tilskuerne bare rystet på hodet til den håpløse oppgaven å få løs stempelet, men vi smågutter syntes det hele var så spennende at vi besøkte Oskar så godt som hver dag for å se på hvordan det gikk. Han forsøkte med litt forsiktig varme og forskjellige oljeblandinger fra parafin til dieselolje som så blei blanda med litegrann bensin. Men nei, stempelet satt fast hvordan Oskar forsøkte. Da det hadde gått så lang tid at til og med vi smågutter hadde gitt opp og det bara var Oskar og FM-en igjen på scenen. Ja, da hendte det otrolige: *stempelet løssnet!*

Oskar fortsatte med overhalingen av motoren og så kom da til slutt den store dagen da den nymalte og fine båten, som fikk navnet ”LYN”, blei sjøsatt. Oj, hva vi syntes den var fin! Og fort gikk den også! Da kom virkelig det slanke fine skrovet til sin rett. Det skal være sikkert. Når vi hadde kommet så langt i historien, og merk vel – først da fikk Oskar tilbud om å kjøpe ”LYN” for 400 kroner. Men da sa Oskar nei. Han mente at han hadde lagt ned så otrolig mange timer på den ubrukelige motoren og



som ingen overhode var interessert av, at nå var både båten og motoren hans. Det blei med andre ord ikke noe kjøp og ikke blei det noen protest heller.

Denne båten brukte Oskar til småfiske sommertid under mange år. Under krigen, da det var sers vanskelig å få bensin, husker jeg at han stengte av besinkranen på vei heim da han kom til Polenbuda. Derifra gikk båten for sakte fart til Havfruebuda. Der stoppet motoren - og så glei "LYN" fram til Johanbuda. Der hade Oskar H sin base på den tiden og der inne sto forresten båten i trygt forvar hver vinter.

Nå vel, i 1945 fikk vi fred og da kom til slutt den dagen da de norske fangststasjonene på Östgrönland skulle vekkes til liv igjen. Det var ikke så helt enkelt å skaffe alt det utstyret som behövdes til stasjonene like etter krigen. Blant annet var det ønskemål om en motorbåt til Myggbukta. Hvordan skulle nå det problemet løses? Ja, Martin Karlsen løste det på sin spesielle måte. Han gikk helt enkelt til Oskar og forklarte at "LYN" skulle sendes med "Polarbjørn" til Grønland.

Oskar protesterte naturligvis og sa at han ansåg at båten var hans etter alt arbeid som han hade utført og at det dessuten var for sent å forlange båten tilbake etter så mange år. Men se, det aksepterte ikke Martin Karlsen. Ja, han var riktig uforskammet som Oskar oppfattet det hele. Slik som M.K. nok ofte kunne være når en person ikke hadde noe å sette imot. Ellers kunne Martin Karlsen være både diplomatisk og vennlig når han selv hadde fordel av det. Når Oskar forsto at det ikke gikk å forhandle om saken, spurte han til slutt om han kunne få kjøpe "Lyn". Men det forslaget blei også avslått.

"Polarbjørn" transporterte båten til Myggbukta og en av mannskapet ombord fortalte at det siste han såg av "LYN" var at den lå henslengt i fjøra ved stasjonen.

Hvordan det deretter gikk med "LYN" vet jeg ikke, men da "Minna" kom til Östgrönland sommeren 2006, gikk Ole Christen Røren en dag og fotograferte rundt stasjonen i Myggbukta. Og der lå de sørgelige restene etter den en gang så fine FM-motoren i "LYN"!



Foto: Ole Christen Røren

'Frost' - i Volda og på ishavet

Av Magnus Sefland

I forrige utgåve av *Isflaket* henta redaktør Finn Sindre Eliassen nokre avsnitt frå kapittelet 'Akrobater og mesterkokker' i John Giæver si bok *Hardbalne polarkarar* (1957). I det kapittelet har Giæver rosande omtale av ishavsstuertane. Blant desse er Kristian J. Egset frå Volda. Egset var stuert på *Polarbjørn* (nr 1) i mange år.

For eiga rekning la den gode Finn Sindre til at stuert Egset bar tilnamnet 'Frost'.

Akkurat det siste er imidlertid ei lita mistyding. Volda-stuerten med tilnamnet 'Frost' var Johannes L. Klepp, fødd i 1898. Dei to - Egset og Klepp - var begge stuartar frå Volda og i nokolunde same aldersklasse. Johannes Klepp var stuert på fleire Brandal-skuter, utan at vi kjenner namna på dei alle. Men vi veit at han var stuert på *Aarvak* nokre år rundt 1930. Det var om lag på den tid bror hans, Ottar L. Klepp, begynte som maskinist på *Aarvak*, etter å ha vore maskinist på *Brandal* i fleire år.

Rolf O. Klepp, son til Ottar L. Klepp, har fortalt korleis onkelen fekk tilnamnet 'Frost'. Ein gong i barndomsåra skulle Johannes gå frå heimen sin på Engeset i Volda til Rystene i Hovdebygda for å vere til hjelp i onnearbeidet på ein gard der om sommaren. Undervegs vart han bedd om å vere med og jage på ei ku som ikkje ville gå slik den ansvarlege ønskte. Johannes orsaka seg med at han fraus. Meir skulle det ikkje til for å få tilnamnet 'Frost'. Tilnamnet vart hengande ved Johannes for alltid.

Etter at Johannes slutta å segle på ishavet, dreiv han som vognmann med hest i Volda. Johannes hadde også ein kollega som heitte Peder Feden. Dei frakta begge varer frå kaiene til forretningane rundt om i bygda. Også postverket gjorde seg nytte av tenestene til dei to vognmennene. I den tida då sjøbussen *Hjørungavaag* frakta mykje av posten på Søre Sunnmøre, var det gjerne dei to vognmennene som frakta post mellom Vikeneskaia og posthuset. Johannes budde like ved lærarskulen. Bolkevis arbeidde han også ved lærarskulen.

Som stuert hadde han bakgrunn for arbeid både på skulen sitt middagskjøkken og i reinhaldet.

Frå mine gutedagar hugsar eg at det vart laga ein opplysningsfilm om fiskeria på Vestlandet. Filmen tok føre seg utviklinga i fiskeria frå dei eldste tider og fram til 1950-åra. Dåverande sokneprest i Ålesund - Ishavspresten - Monrad Norderval las kommentarane til filmen. Johannes Klepp var ein av dei mange statistane som medverka i filmen. Med skjegg og skinnhuve gjorde han seg godt som verbiten sunnmørsfiskar.

I Volda var dei to vognmennene også utgangspunkt for litt folkeleg humor. Når dampskipsekspedisjonen i Volda hadde fått inn varekolli med påskrifta 'Tåler ikke frost', var tolkinga gjerne 'Toler ikkje 'Frost' - berre Feden'.

Folk reagerar ofte ulikt på tilnamn som blir hengde på dei. Somme blir direkte sinte når nokon brukar tilnamna til dei, særleg når tilnamna har utspring i lyte eller uvanar. Andre blir stolte over tilnamna. Johannes fann seg godt til rette med tilnamnet sitt - faktisk så godt at han søkte om å få lov til å skrive seg som Johannes Frost. Kvifor kunne han ikkje formalisere det namnet som alle brukte om han likevel, tenkte han. Søknaden vart send, men vart avslegen. Grunnen var at Frost-namnet var formelt verna (R. O. Klepp: Personleg fråsegn). Blant dei som allereie bar Frost-namnet, var ei trønderjente som gjekk på lærarskulen i Volda i 1960-åra. I lærarskuletida var ho aktiv ungdomspolitikar i Volda. I seinare år var ho stortingsrepresentant for Høgre i Sør-Trøndelag under namnet Siri Frost Sterri.

Yngste skipper på ishavet

I siste nummer av Isflaket hadde vi ein artikkel om eldste og yngste skipper på ishavet. Etterpå fekk vi ein telefon med opplysning om at Johan P. Brandal (Runne-Johan) truleg var skipper på selfangst 19 år gammal.

I Vollen si bok *Ishavs fart*, er det ein omfattande oversikt over skipperar og reiarar. Etter den oversikten vart Johan P. Brandal (Runne-Johan) fødd i 1888. Han var altså 19 år i 1907.

I Ishavsskuter (nr 1) skriv Johan Ottesen at Peder P. Brandal - det var bror til Runne-Johan - kjøpte *Neptun* i 1902.

Johan Ottesen skriv også at Neptun var på ishavet første gong i 1907. Det må vel vere den turen tipset gjekk ut på. Det ser ut til å høve godt med aldersoppgåva.

Dette skjedde i pionertida på ishavet. Og det som kan undre oss i dag, er dei juridiske og assuransemessige sidene ved å sende skuter til havs med skipperar som ikkje var myndige.

Ishavsfolk

Etter redningsdåden i Nord-Atlanteren 18. februar 1939.

Av Odd Arnesen

Folkene fra "Polarbjørn" og "Polaris" som har reddet de 18 mann fra "Saltdalingen", er fra Brandal utenfor Ålesund – stedet som har fostret så mange ishavsfolk.

Her ute kommer og går ishavsskutene. Enten går de til Kvitsjøen, som fangstfolkene kallet Hvitehavet, eller til Vesterisen eller til Newfoundland eller på fiske. Virksomhet eller travelhet er det døgnet



og året rundt. Intet under at det farlige og spennende yrket går i arv fra far til sønn gjennom slektsledd.

Fangstfolket er vant til å kappløpe med døden. Det har de gjort så mang en gang i storm og isskruingar.

Blant disse folkene vil det derfor naturlig oppstå et ubrødelig samhold, de vet så vel, at i dag er det min tur og i morgen din. Enhver må hjelpe hverandre så langt en rekker. Fangstmuligheter og fangstsjanser får vente til menneskene er hjulpet, og til tross for at "Polarbjørn" og "Polaris" i grunnen hadde nok med å klare sig selv, ilte de sine kamerater til hjelp. Skipperen på den ene av redningsbåtene, Kristoffer Marø på "Polarbjørn" har seilet ishavet på kryss og tvers og kjenner det grundig fra øst til vest. Han er ett med sitt fartøy, den bomsterke og solide "Polarbjørn", han ser mer enn andre og finner frem hvor andre leter i blinde. I mer enn en menneskealder har han ferdes i polarisen. Det kommer ikkje mange ordene fra Marø, han farer stilt frem hvor han ferdes. Han hører med til den rolige sjømannstypen som man fort får blind tillit til fordi en skjønner at han kan sine ting, fordi han mestrer situasjonen.

For den som har hatt den glede å gjøre en reise med Marø, vil en slik ferd bli stående som en lysende opplevelse. På veien inn gjennom grønlandsisen til østkysten kan en møte visse vanskeligheter, men Marø overvinner dem. Den sommeren vi skulle inn til Myggbukta og de andre norske stasjonene med "Polarbjørn", møtte vi også tåke og is. Tålmodighet, tålmodighet er mer enn et ord i disse strøkene. Årene før hadde vært slemme is-år, "Polarbjørn" hadde brukt 7 døgn, en dansk ekspedisjon 19 og en engelsk ferd 27 døgn for å slippe gjennom nåløyet.

Polarisen ligger foran oss, til alle sider, overalt. Tilsynelatende helt stengt og lukket. Florer på opptil 25 km. Skipper Marø klatrer stillferdig opp i tønna, følger baksen og de smale råkene med falkeblikk. Det varer ikkje lenge før han har sin slagplan ferdig. Og i neste nu er skuten i hans hånd som floretten i fekterens. Han svingar og dirigerer den, tørner rundt på flekken. Han lirker, han gjør stormløp på flakene, hvor de måtte eie en liten svakhet, han kiler seg vei der det er en ørliten revne.



*Skipper Kristoffer Marø på
bruingen til Polarbjørn*

Høire – atterover – forover – venstre – litt høire – stedy!!

Slik smeller komando ordene alt i ett med rullende sunnmørske r-er. Plutselig står vi bommende fast. "Polarbjørn"s 360 hester og Marø i tønna må gi seg et øyeblikk.

Men Marø er ikkje den som legger opp i første motstand. Vi tar noen dynamittpatroner, roper han ned. Dynamitt skal bli, roper båtsmann Myklebust. Alle mann ut på isen og gjør herligheten klar og snart smeller skuddene.

Virkningen er ikkje særlig stor. Vi renner på nytt, akterover, full fart forover, vi presser og trykker, skyver og støter, frem skal vi!

Og frem kom vi.

Fangstlivet er ikkje et liv for sveklinger. Det forteller det siste døgn's hendelser i Atlanterhavet oss. Om bord i "Polarbjørn" er man i den lykkelige situasjon å ha en mann som With som radiotelegrafist. Han er egentlig utdannet styrmann og har gjort en del turer på

ishavet før. Under ulykkeshendelsene i vår selfangerflåte har With prestert å passe sin radio døgn etter døgn uten å ha vært i seng. Det skal gode nerver til det. Takket være ikkje minst denne årvåkne radiotjenesten og Ålesunds kystradios påpasselighet, er "Saltdalingens" mannskap lykkelig berget.

(Tidlegare publisert i Aftenposten).

Isfritt Arktis før 2100?

Det var uventa å kome tilbake å sjå at isen har forsvunne så raskt, seier frilansfotograf og geolog Heinrich Bäsemann til VG.

I august 1999 var han på fotoekspedisjon i Nordvestpassasjen, like ved Cambridge Bay i Nord-Canada. Staden der Roald Amundsen overvintra då han gjekk gjennom Nordvestpassasjen med skuta «Gjøa» i åra 1903 til 1906. Både då og i 1999 var det ei mengde med august-is i området, og både isbjørn og sel symde og herja rundt på og under isen.

Men då Bäsemann kom tilbake på seinsommeren i fjor, var det heilt andre forhold. Isen var nesten vekk, selen var forsvunnen med isen, og isbjørnen låg oppe i en grønnkledd li, tydeleg utilpass med klimanendringane. Uten is har isbjørnen små sjansar til å skaffe seg mat. - Dei som budde der stadfeste det eg hadde sett gjennom objektivet. Det var varmare, isen var smelta, og dei måtte lenger av garde for å finne dyra. Siden både isbjørn og sel er avhengige av isen, kan dette på sikt få store konsekvensar for desse artane, seier Bäsemann.

Tidleg i juni la geologen legge fram bilda sine på den internasjonale klimakonferansen i Tromsø, kalla «Smeltande is, eit varmt tema».

Rapporten frå FN's miljøprogram om snø og is på jorda som vart lagd fram på konferansen, stadfester geologen sine observasjonar. Isen i Arktis har i løpet av dei siste tre tiåra minka med nesten 25 prosent. Før 2100 kan Arktis være isfritt om sommaren. Fleire arter står i fare for å døy ut. Urfolket som lever av jakt og fiske i Arktis står også i fare for å miste livsgrunnlaget.

(Kjelde VG 5.6.07)

Polarstar heim etter fin fangst i Vesterisen

Skuta kom til Hareid andre pinsedag. Fangsten var på 2200 dyr, mest svartungar som er best prisa. Forholda i isen vart mykje betre enn i fjor då dei var ekstremt dårlege. I år var det meir is og mindre storm. Men skipper Johan Veiseth fortel at det er mykje mindre is enn det var før i tida. Dei fangsta 10-15 timars gonge lenger vest; altså nærare Grønland.

Jarl Brandal, medeigar i "Polarstar", seier til Vikebladet Vestposten at årets fangstresultat er såpass bra at det skal bli høve til å ruste skuta opp vidare. Målet er å finne andre oppdrag til henne ut over sommaren og hausten, og å sende henne på ny selfangst neste vår.

Brandal var i Tromsø for å ta imot "Polarstar" då ho kom inn. Han var også med på å selje selkjøt frå kai i Tromsø. Folk stod i kø for å sikre seg salta kjøt og sveivar. På kort tid kvitta "Polarstar" seg med 3000 kilo selkjøt.

Deretter for skuta innom Rieber i Tromsø, som kjøpte skinn og spekk.

På Ytre Søre Sunnmøre er ikkje interessa så stor for å kjøpe selkjøt. Her er det Ishavsmuseet Aarvak som er største kjøparen. Under følgjer foto frå årets tur i Vesterisen.



SKUTER SOM FORLISTE – 7.

M/S "Ørnen 2" forliste i Vesterisen den 13. april 1939. Mannskapet vart berga om bord i D/S "Polhavet" under dramatiske omstende, som vanlig i slike situasjonar.

Skuta var eigd av Ole Rasmus Andreas Hansen Røtseth 48 år, som var skipper på turen, og Andr. Klungsoyr, begge heimhøyrande i Tjørvåg.

"Ørnen 2" var bygd av tre i Vefsen i 1917 og hadde innmontert dieselmotor. Skuta var 76,59 tonn brutto og 26,59 netto.

Sjøforklaringa vart halden ved Ålesund Byrett den 26. april 1939 med Bydommeren som rettens formann. Sjøkyndig rettsvitne var havnefogd A. Christiansen.

Følgjande trygdeoppgjer blei gjort:

"I henhold til foreliggende oppgaver og poliser foretaes sådan forliserstatningsberegning."

KASKO:

Skibets kaskotakst	kr. 40.000,-	
Fratrekkes 50% av bjergede kompass og logg,	" 75,-	Kr. 39.925,-
Verdi kr. 150,-		

FAST UTSTYR:

Forsikringsverdi ifl. Oppgave	kr. 12.000,-	
Fratrekkes for bjergede fangstbåt,	" 200 stkr.	Kr. 11.800,-
50% av verdi kr. 400,-		

FORBRUKSUTSTYR:

Msksimumsbeløp ifl. Polisen	kr. 8.000,-	
Som forbrukt fratrekkes ifl.	" 3.076,92	Kr. 4.923,08
Polisens punkt 2.c. 5/13 parter.		

MANNSKAPS TØI OG EFFEKTER:

Rederiets ansvar ifl. Oppgave <u>kr. 6.037,50</u>		
Maksimumsbeløp ifl. Polisen		Kr. 6.000,-

FANGST:

851 stkr. Sel a 16/-	kr. 13.616,-	
For bjergede 226 stkr. Sel fratrekkes 50%	" 1.808,-	Kr. 11.808,-
Av forsikringsverdi kr. 3.616,- med		
		Kr. 74.456,08
For uforsikret 25% fratrekkes		<u>Kr. 18.614,02</u>
Erstattes		<u>Kr. 55.842,06</u>

Som vanlig, Sjøforklaringa fylgjer i si heilheit.
Eg ynskjer den interesserte lesar lukke til og god sommar!

hadde først under **U t s k r i f t**

Han la frem et utdrag av dagboka for onsdag den 12 og torsdag den 13. april 1939. **Rettsbok for Ålesund byrett.**

overensstemmende med denne.

År 1939 den 26. april ble rett holdt på byfogdkontoret.

Rettens formann: Bydommeren.

Saken den 12. april 1939:

Sjøkyndig rettsvitne: havnefogd A. Christiansen, habil og har tidligere avgitt forsikring.

Protokollfører: A. Kringstad.

Sak nr. 20/39 B.

Saken gjelder: Sjøforklaring i anledning m/s Ørnen II s forlis den 13/4-39 i Vesterisen.

Til stede: skipsinnspektøren v/ Johansen Aspelund. Assuranseforeningen Ishavet Gjensidige v/ styrets formann kjøpmann Elling Aarse.

Dommeren framla begjæring av idag.

Til Byfogden i Ålesund.

Herved begjæres sjøforklaring avholdt i anledning av M/s Ørnen II s forlis den 13. ds. i Vesterisen.

Ålesund, den 26. april 1939.

Ole Røtseth

Framstod skipets fører: **Ole Rasmus Andreas Hansen Røtseth**, 48 år, bor Tjørvåg, var fører av m/s Ørnen II, som eies av ham og Andr. Klungsør, Tjørvåg, formantes og gjordes kjemnt med ansvaret ved avgivelse av forklaring.

Han opplyste at Ørnen II var bygget i Kulstadsjøen i Vefsen i 1917, motorkutter av tre, kjend L.H.X.V. brutto 76,59, netto 26,59. Han foreviste fartscertifikat for fartøyet gjeldende til november 1940.

Fartøyet forlot Risøysundet den 15 mars 1939. Fartøyet var sist besiktiget av skibskontrollen i Trondheim den 15/12-38.

Fartøyet var i sjødyktig stand ved avreisen.

Han hadde til stede og foreviste skipsdagboka som han selv

hadde ført under hele reisen.

Han la fram et utdrag av dagboka for onsdag den 12 og torsdag den 13. april. Utdraget ble lest opp i samråd med dagboka, og fandtes overensstemmende med denne.

Utdrag av skipsdataboken for M/S "Ørnen II".

Onsdag den 12. april 1939:

Østlig bris. Stor S.O. dønning. Går vestover langs kanten som for det meste er tørt. Det er litt fangst idag, men her er så mange skuter i lag at det blir lite på kvar. Dagens far 67 dyr, går gjennom isen i en bukt. Kl. 22 setter isen sammen så det blir bauging, er ilag med "Kvitungen", "Polhavet", "Buskø", "Norland", "Storiø", "Asbjørn" og "Sachsen".

Torsdag den 13. april 1939:

Fortsetter at baue, den ene skuten etter den andre. Det er mørkt, vanskelig at se isføterne, isen er stor og tung den på iskanten. Vi greier ikke å halde råket til dei andre. Kl. 3 får vi en isfot inn i propellrammen som bøyer propell~~rammen~~ -akslinge å farten blir en god del mindre så skuten ligger helt fast. Kl. 4 begynte det å trekke vann inn gjennom propellhylsen. De andre fartøier var da kommet ut, og fortsatte øst med kanten. Jeg sendte da op 2 raketter for å gjøre de andre fartøier oppmerksom på vår stilling. "Sachsen" blev oppmerksom på dette og kom tilbake og baue råk for oss ut for iskanten.

Så da lysene av de andre fartøyer som hadde stoppet i lengere øst i livd av en Odde. Jeg pralet "Polhavet" og bad om den vilde halde øie med oss da vi ikke visste hvor stor skaden var. Veiret var fint med østlig bris delvis tåke. Vi fulgte da etter "Polhavet" som fortsatte å fange i slak is langs iskanten.

Henimot kl. 15 kom maskinisten å varskudde at vannet fosset plutselig inn gjennom hylsen, så det var umulig å holde skuten lens, skjønt alle pumper var igang. Var da klar over at

hylsen var knust, at det ikke lot sig gjøre å bjerger fartøiet. Vi fløytet da til "Polhavet" som straks kom til. Da var allerede maskinen stoppet avdi vannet gikk op i maskinen. "Polhavet" gikk da op på siden av "Ørnen II" for at take ombord folket samt endel proviant og drikkevann. Videre ble det bjerget en båt og endel av fangsten sirka 2 - 300 dyr. Videre bjergning måtte avbrytes avdi vannet steig så fort i rummet. "Polhavet" låg i nærheten av "Ørnen II" inntil den sank. Da det lysnet av dag, var det bare luften i tomfat og tankerne i rummet som holdt skuten flytende. M/S "Ørnen II" sank kl. 10,30 den 14. april, påværende plass N. br. 68° L. 24° V.

Mannskapet på M/S "Ørnen 2" er alle bjerget ombord i d/s "Polhavet".

Rett avskrift attesteres:

Johan A. Flem

Fremlagt 26. april 1939

Ålesund byrett

Vilhelm Bøgh.

Han vedtok beretningen som riktig i alle dele og som sin rettslige forklaring. Foruten dagboka reddet han for sin del 2 geværer og noe tøy, nemlig et par skift undertøy og en dress. Det var nokså stor dønnning da mannskapet gikk fra borde, så det var ikke anledning til å få med mere enn høyst nødvendig. Nu møtte mønstringsmann Brøgger.

Han antar at Polhavet ble liggende kanskje en 2 timers tid ved siden av "Ørnen 2", således at det måtte være i 17 tiden at sistnevnte fartøy ble forlatt. Han mener at det hverken for hans eget vedkommende eller for mannskapet var forsvarlig eller mulig å berge mere enn det som de fikk med seg, da vannet steg så hurtig. Alt tøyet som ble berget lå under hele tilbakereisen på Polhavets dekk og ble gjennomvått.

Under overreisen til Vesterisen hadde en stormfullt vær

men fartøyet led ikke noen synderlig skade og var helt sjødyktig. Den eneste skade skipet fikk var at dolbordnaten på haldekket hadde gitt seg endel, men dette hadde ingen innflytelse på fartøyet's sjødyktighet.

Ørnen II's samlede fangst inntil 13/4-39 var 851 dyr.

Opplest og vedtatt.

Han avga forsikring på ære og samvittighet.

Fremstod som 1ste vitne: Knut Johnsen Flo, 44 år, bor Grytastranda,

skytter og skipper, ubeslektet med Ørnen II's reder, foreholdtes vitneansvaret og forklarte at han var 1ste skytter ombord på Ørnen II, kjent med sine plikter som vitne og ansvaret ved avgivelse av forsikring på ære og samvittighet, idet det stred mot hans overbevisning å avlegge den vanlige vitneed.

Det fremlagte utdrag av skipsdagboka opplestes og vedtokes av vitnet som hans rettslige forklaring.

Fangsten utgjorde ialt 851 dyr. Vitnet fikk berget for sitt vedkommende 2 dresser og en bakse, 3 underskift og støvler. Alt tøyet ble på hjemreisen meget utskjemt idet det ombord på Polhavet ikke var tilstrekkelig plass. Vi var 14 mann og på Polhavet var de 17 mann. Man fikk sterk storm med snesludd iblandt og tøyet lå ute på dekk og ute i båtene. Vitnet kan ikke si hvor stort tap han har lidt, men han mener det er betydelig. Han hadde utstyrt seg godt for ishavsturen og måtte la adskillig tøy bli liggende tilbake ombord i Ørnen II. Vitnet har været i mere enn 20 år på ishavet og vil betegne Ørnen II som en av de beste skuter han har vært med m.h. til sjødyktighet. Fartøyet var absolutt i sjødyktig stand på denne sin siste tur.

Opplest og vedtatt. Vitnet avga forsikring på ære og samvittighet.

Fremstod som 2. vitne: Rasmus Djupvik, 27 år, bor Tjervåg, maskinist

ombord i Ørnen II, med redene ubeslektet og uforbunden, foreholdtes vitneansvaret og edens betydning.

Vitne ble foreholdt utdraget av skipsdagboka og lestes opp av ham selv.

Ørnen IIs maskin med pumpen var i full ~~marer~~ stand ved avreisen. Alt var i orden inntil propellskadene påkom den 15. april.

Vitnet forklarte seg overensstemmende med det framlagte utdrag vedk. 12. og 13. april og vedtok beretningen deri som sin vitneforklaring.

Vitnet var ikke i maskinen da propellskadene påkom, - det var assistent Stokksund som hadde vakt. Vitnet fikk for sin del bare berget et par undersett, men ingen dress eller støvler. Vitnet var i maskinen like til det siste og det var da umulig å få tak i klærne. Da vitnet forlot skuta var klærne faktisk under vann, idet lugaren var under dekk.

Opplest og vedtatt. Vitnet edfestedes og avtrådte.

Framstod 3. vitne: Erling Stokksund, 27 år, bor Tjørvåg, var maski-

påssistent på Ørnen II, med rederne ubeslektet og uforbunn foreholdtes vitneansvaret og edens betydning og forklart at han var i maskinrummet kl. 3 natt da propellrammen ble skadet. Maskinen gikk for sagte fart og stoppet plutselig, - vitnet hørte brak fra propellen, vitnet fikk maskinen igang igjen etter et par minutters forløp, men gangen var da ujevn, farten ble en god del mindre. Ganske snart etter begynte vannets å trekke igjennom propellhylsen og oppklossningen.

Han vedtok det framlagte utdrag av skipsdagboka som sin vitneklaring, idet dagboka var ham forevist tidligere idag.

Vitnet fikk for sin del nesten ikke reddet noen ting, - bare 2 sett underskifte, han mistet en dress, og en frakk og en hel del klær ellers. Vitnet tilføyer at det var umulig å utbedre lekkasjen på feltet, idet utbedringen måtte skje utenbords, og fartøyet dokk- eller slipsettes.

Opplest og vedtatt. Vitnet edfestedes og avtrådte.

Fremsted 4. vitne: Thorolf Engås, 27 år, bor Vestnes, fangstmann

ombord på Ørnen II, med rederne ubeslektet og uforbunnen, foreholdtes vitneansvaret og forklarte seg overensstemmende med det framlagte utdrag idet skipsdagboka var ham forevist tidligere idag.

Vitnet fikk for sin del bare berget et underskift men ingen dress Polhavet lå et par timers tid ved siden av Ørnen, men man kunne ikke ta så meget med, man skulle ha proviant og Polhavet var overbefolket. Det ble heller ikke tid og anledning til å få tak i tøyet som lå nede i lugaren da vannet steg så fort.

Opplest og vedtatt. Vitnet edfestedes og ~~avtrådte~~ fratrådte.

Fremsted 5. vitne: Charles Huldal, 25 år, bor Fosnavåg, var 2ten

skytter ombord på Ørnen II, med rederne uforbunnen og ubeslektet, foreholdtes vitneansvaret og forklarte seg overensstemmende med utdraget idet han tidligere idag var forelagt skipsdagboka.

Han reddet et underskift og en "slengdress".

Opplest og vedtatt. Vitnet edfestedes og avtrådte.

Rettsvitnet hadde intet å bemerke.

Retten hevet.

Vilhelm Bøgh

Arnold Christiansen

Herfor til statskassa betalt:

For behandlingen Kr. 10,-

Utskr. av 3 ark à kr. 2,- " 6,-

Kr. 16,-

avgjort ved stempelmerker.

Overensstemmende med rett
boka og der framlagte
bekreftes:

Vilhelm Bøgh



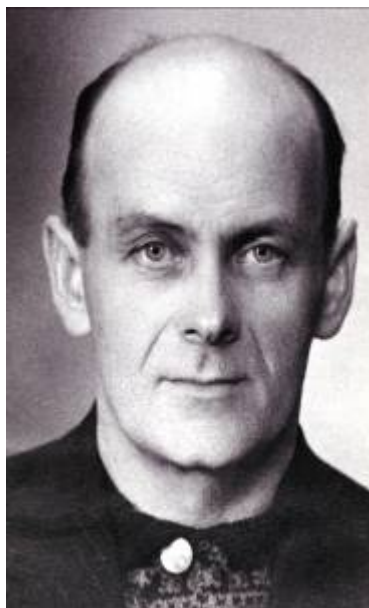
Selfangstskuta Aarvak

Av Rolf O. Klepp



Volda og Ørsta er truleg dei kommunane på Sunnmøre, utanom Hareid, som har rekruttert flest fangstfolk til ishavsnæringa. Det er difor med stor interesse eg høyrde at den verna selfangstskuta «Aarvak», der far min, Ottar Klepp var maskinist, vart knytt til Ishavsmuseet i Brandal.

På 60-årsdagen min fekk eg eit oljemåleri av «Aarvak», måla slik skuta såg ut når ho var stimbåt. Magnulf Bjørndal frå ishavsbygda Brandal, som fekk tradisjonane kring ishavsmiljøet inn med morsmjølka, stod for kunstverket.



Maskinist Ottar Klepp. Maskinist på Brandal i åra 1919-1930 og Aarvak 1930-1945.

Frå hundreårsskiftet og fram mot siste verdskrig voks det fram eit eineståande miljø i denne vesle grenda. Ein kan vel med ein viss rett seie at det var her, og i denne tida, at det særmerkte ishavsl Lynnet vart skapt. Brandalskutene førde heim ikkje berre skinn og spekk frå ishavet, men dei fanga også levande dyr for vidaresal. Det fortelst at dei hadde moskusoksar på sætra, isbjørn i bur og kvalross symjande under sjøbuda.

Ein fengslande forteljarmåte voks fram i dette miljøet. Denne måten å ordleggje seg på finn ein hjå mange av ishavsveteranane i dei før nemnde fjordbygdene. Engesetgutane i Volda står her i ei særstilling. Dei fleste av desse byrja då også karrieren sin i arbeidslivet på Brandal-skutene. Maskinisten var, i motsetning til resten av mannskapet, fast tilsett på båten. Han var difor meir bunden av å vere ombord også når båten låg ved kai.

«Aarvak» var på denne tida stimskip og trong difor dagleg tilsyn. Berre når skuta ein sjeldan gong skulle på verkstad, vart fyren under stimkjelen sløkt. Då kunne far få nokre dagar fri heim til sine. Det seier seg sjølv at for oss borna var denne mannen som kom heim og fylte huset med lukt av «Aarvak», det vil seie karva bladtobakk, olje, kol og spekk, noko framandt og spanande. Ein pust frå ei verd me berre hadde høyrte om.

No var tida komen då eg sjølv, 12 år gamal i 1937, skulle få eit nærare kjennskap til denne båten. Det var sommar og eg hadde skulefri. «Aarvak» skulle på slipp ved Hjørungavaag Verkstad for å tette ein lekkasje.

Åtte dagar gjekk før verkstaden hadde slipplass. I mellomtida låg båten i bøya like ved verkstaden. Grunna lekkasjen laut skuta pumpast tre gongar i døgnet. Dette ansvarsfulle arbeidet vart no lagt på skuldrane mine. Eg fekk undervisning av far om korleis eg skulle handtere den store dekkspumpa. Må vedgå at tårene ikkje var langt unna då eg stod att åleine ved rekka på «Aarvak» og såg rutebåten «Erik Jarl» med far ombord runde Hjørungneset på veg til Volda.

Eg hadde funne meg køyplass i den store ruffen forut. Her var eit galleri av køyer, det var berre å velje. Første natta ombord vart eit sant mareritt. Ein kjempeblekksprut, lik ein eg hadde sett på film, var i ferd med å knuse skuta. Dei lange fangarmane med sugekoppene kom ned kappedøra.

Eg bråvakna av at eg høyrde rotter som skreik og slost nede i kjølen på båten. Etter denne natta flytte eg til byssa og overnatta der. Dette fortalde eg sjølv sagt ikkje til nokon.

Trass i at eg no var åleine ombord, var det korkje einsamt eller keisamt. No var eg skipper, skyttar og maskinist på same tid. Skuta vart endevend frå kjøl til mastetopp. Særleg godt likt

eg det eg fann i proviantromet. Her var mellom anna ei heil kasse med Viking boksemjølk. Må tilstå at eg i ettertid ikkje har tolt synet av dette næringsmiddelet fordi eg drakk opp det meste av innhaldet.

Eg trong nokre dagar å venje meg til høgda på den himmelragande masta på «Aarvak». Var noko skjelve i buksebaken då eg kraup over kanten til utkikstønna. Endeleg hadde eg våga det.

Du store verda for eit utsyn! No såg eg alle dei kjende landemerka. Desse fjella sjøfarande hadde speida etter når dei nærma seg norskekysten. Der var Liadalsnipa, Kolåstinden og der Masdalskloven som eg hadde sett på så mange bilete. Jau, no kjende eg meg trass alt heime, men der langt i vest, var det Amerika, må tru?

Ei underleg stemning kom over meg, og for full hals song eg noko eg hadde høyrte ishavsfararane heime synge ved festlege høve:»Jei haver et ord til di store som lever så flott og galant, di skulle i seilriggen klore, da tenker jei stasen forsvant«. Eg hadde mi eiga oppfatning av kva «stasen» var for noko. Ein kunne då fryse av seg det som mindre var på ishavet.

Men ein «ishavsskipper» kunne ikkje drøyme seg bort med slike tankar. Her galdt det å ta kommandoen. Med den store skipperhua hans Hau-Johan på hovudet kika eg over tønnekanten og ropte triumferande: «No må dokke pinade få fingrane ut av raua der nede, trur dokke at de er på kvileheim! Full fart forover!». Eg huka meg skamfull ned i tønna då eg såg to av verkstadfolka bivåne meg frå kaia like ved. «Aarvak» o hoi! Ein mann i bestedress og blank hue stod i fjøra og ropa. Det var skipperen på «Aarvak», Hau-Johan som han vart kalla. Han skulle ombord. Johan hadde gått den lange vegen frå Brandal der han hadde heimen sin. No ville han sjå korleis det gjekk med meg og pumpinga. Vel ombordkomen tok han til sides ei luke og kika ned i lasteromet. «Aarvak» søkk ikkje solenge du er ombord, sa han fornøgd og klappa meg på hovudet. Eg hadde stor vørðnad for denne mannen. Ein gong «Aarvak» var i Volda for å hente baugklavar som smedane Norvald Dahl og Kristian Høydal hadde smidd, fekk me vitjing i heimen vår av Hau-Johan. Han fortalde meg då at han hadde fanga ein stor hannisbjørn med berre hendene, sett grime på bjørnen og ride på han. Bamsen var noko stridbar til å byrje med, men møyrna etter nokre runder på isen. Noko liknande hadde eg aldri høyrte før. Rett nok hadde eg sett ein bjørn i band, men det var på eit sirkus.

Eg fekk mykje skryt av far fordi eg greidde denne jobben, slik at han fekk vere heime medan eg var pumpemann på «Aarvak» som han sa.

Ishavslivet har fått eit romantisk lys over seg. For den som reiste på ishavet ein tur eller to, kan nok dette seiast. Men for ein som hadde det som yrke år etter år med den forsakelse av heim og familie som dette innebar, var nok romantikken eit forlengst tilbakelagt stadium.

Ved å gå gjennom far si sjøfartsbok, syner det seg at han var tilsett i Martin Karlsens rederi på Brandal i 37 år. Han byrja som fangstmann ombord i «Gunilde» og «Minna». Og etter nokre år vekselvis på desse fartya vart han tilsett som maskinist på selfangaren «Brandal». Etter elleve år på denne skuta fekk han maskinistjobben på «Aarvak» i same rederiet i 1930. Denne jobben hadde han til han laut slutte grunna hjarteskjuleme i 1945,

Den siste utmønstringa som står i far si sjøfartsbok var den 20. mars 1947. Saman med mellom andre kjøpmann Elias Rønnestad drog dei til England og førte heim ein utrangert minesveipar. Båten vart ombygd og gjekk inn i floten til dei kjende Brand-båtane som misjonen dreiv cruiseferd med. Far døydde same året, 52 år gamal.

Kan hende «Aarvak» og Ishavsmuseet i Brandal medverkar til at ishavsnæringa får den plass i saga som næringa har hatt for folket her på kysten.

(Tidlegare trykt i boka -Du store tid, av Rolf O. Klepp).

Lidvard Ulstein minnest frå tida som maskinist på Isflora

Av Havtor Hofset

Nokre dagar etter at Lidvard hadde fylt 90 år, var eg på vitjing hjå han og kona Ruth. Eg lurte på om han hadde noko å fortelje til Isflaket om åra sine om bord i «Isflora». Det han minnest, seier han, er mykje dårleg vêr og masse slingring.

Her fortel han mellom anna om to av dei verste overseglingane han var med på. Årstala 1950 og 1954 er han ikkje heilt sikre på, men meiner dei er rette. Han kom om bord i «Isflora» som maskinist i 1949. Skuta var då eitt år gamal, nybygd i Risør året før. Hovudmotoren var ein sekssylindra Deutz Diesel på 424 hk. Dei var på New Foundland kvart år fram til 1953. I 1954 var dei i Vesterisen pga at dei var på storsilda det året. Skipper om bord i alle år var Knut Johannesen frå Gåseid i Ålesund.

Her er frå turen til New Foundland i 1950. Dei låg klare i Ålesund og venta på betre vêr. Det hadde vore kuling og storm i lang tid, men i slutten på veka løya det litt, og på fredag, av alle dagar, stakk dei til havs.

Det var stort sett kuling og storm heile vegen vestover, men det gjekk no framover. Då dei var på høgde med Island, vart det så dårleg at dei måtte leggje seg på vêret og bakke. Stormen auka på og dei fekk eit par svære sjøar over skuta. Det viste seg at lugarkappa framme på bakken og keisinga var slegne lause, og sjøen kom inn i lugarane forut, og det som var verre, var at sjøen fossa ned i maskinromet og ned på elektrotavla. Dei måtte kople ut tavla og stoppe hjelpemotoren, dermed var det mørkt om bord, ingen straum. Dette kunne ikkje fortsette, skipperen meinte at siste utveg var å stoppe hovudmotoren og legge seg på drift for vêr og vind.

Slik dreiv dei av garde i ca eitt døgn. Då løya det på, fekk dei i gong hovudmotoren og kursa mot Island. Det var kaldt og mørkt om bord. Elektrisk kraft hadde dei ikkje, då det var overledning i tavla.

Endeleg fekk dei land i sikte. Dei kom seg inn til Seydisfjord. Her vart dei liggande for reparasjon for å tette lekkasjane og ikkje minst få tørke ut den elektriske tavla.

Etter nokre dagar på Island kom dei seg vidare mot New Foundland. Då dei kom utanfor land, møtte dei same uvêret igjen, men etter 22 døgn kom dei endeleg fram til iskanten. Dei gjorde ein kjempe tur, den beste Lidvard nokon gong var med på. Han meiner fangstfolka hadde ca 15 000,- kroner i lott. Det var mykje pengar den gongen.

Med på denne turen var Hallbjørn, bror til Lidvard. Han var fangstmann og var den gongen ein ung, sterk og sporty mann. Ein dag då dei låg i fangst, stod Lidvard i styrehuset i lag med skipperen som følgde med Hallbjørn ute på isen der han hoppa mellom isflaka. Då seier skipperen: - Eg har høyrte berre om ein mann som kunne gå på sjøen, men no gjer jammen Hallbjørn det same.

Folka som var med på denne turen, som Lidvard kan hugse var:

Skipper Knut Johannesen, Gåseid. 1. skyttar Petter Liavåg, Hareid. Maskinist Lidvard Ulstein, Ulstein. Assistent i maskina Asbjørn Saunes, Ulstein. Fangsmann Hallbjørn Ulstein, Ulstein. Fangsmann Hallstein Saunes, Ulstein. Mess Roger Jakobsen, Hareid.



*Lidvard Ulstein på brua til Polarstar i 1990.
Lidvard var maskinsjef på selfangst i
Vesterisen. (Foto: WL)*

Så frå turen i 1954. Dette året gjekk dei til Vesterisen. Der var ingen sel å sjå, dei leita nokre døgn utan resultat. Dei heldt så fram mot Island der dei bunkra og provianterte. Turen fortsette til New Foundland, der dei la seg på gamalselen. Det vart full last etter ein lang tur. Men på heimturen fekk dei vanskar med hovudmotoren. Dei hadde vel gått i ca tre døgn då eit veivlager på hovudmotoren gjekk seg varmt. Vêret var som vanleg dårleg, og der låg dei åleine og dreiv i Nordatlanteren. Men maskinfoelka gjekk i gong og demonterte toppdekslet og tok ut stempel og lager. Det viste seg no at veivtappen var skada så nytt lager var ikkje mogeleg å montere inn.

Kva skulle dei no gjere? Jau, dei fann ei tynn stålplate som dei forma slik at det vart som ein flens, fekk skruar gjennom og kunne no stramme til så det vart fast og stabilt. På denne måten fekk dei stoppa oljen som normalt kom ut av veiva for å smørje lageret. Dei monterte på igjen dekslet, kutta brennstofftilførselen og ventilløftarane til sylindaren og starta opp utan stempel. Dette såg bra ut og oljetrykket var brukbart. Dei kunne fortsette heimturen på fem sylindrar, men med ubalanse i motoren vart det ein del risting i skuta. Skuta var lasta og låg djupt i sjøen og med lita maskinkraft vart det ikkje rare framfarta. Men dei kom seg velberga heim.



Isflora med god dekkslast. (foto L. Ulstein)

Elles fortel Lidvard at dei var på sildefiske for første gong i 1954. Det vart ingen suksess. Bruket var ikkje det beste og nota var for grunn i forhold til storfiskarane. Det var vel som Hau-Johan sa at dei måtte ha ei overveldande fjøre skulle dei nå ned på sildedottane med si grunne not.

I 1955 var dei på Island med snurpenot og 1000 tomtønner. Det vart heller ingen suksess. Dei kom heim med 300 fulle og 700 tome tønner.

Hardbalne polarkarer

Av Finn Sindre Eliassen

Eg trur det var sommaren 1957 eg såg forfattaren og polarforskarer John Giæver i Brandal. Eg var gutunge og klivra meg om bord i *Polarbjørn* som låg ved kai på veg til Nordaust-Grønland; på den årlige avløysingsekspedisjonen for Norsk Polarinstitut, Arktisk Næringsdrift AS og Hermann Andresens ekspedisjon. Skuta forliste på denne turen, i isskruing utanfor Myggbukta. John Giæver var leiar for ekspedisjonen. Han kom ut frå styrehuset med ein tend sigarett mellom fingrane. Eg ser han heilt klart for meg, ansiktet, hårsveisen. Kva eg hadde lese av han då, hugsar eg ikkje, det kan ikkje ha vore stort, men eg visste at han var ein kjend forfattar av bøker frå ishavet. Det er sikkert derfor bildet av han står så tydeleg i minnet etter så mange år. At han røykte, skilde han ikkje ut frå dei andre som var om bord i skutene. Det var få som ikkje gjorde det. Eg minnest ein stuert som ikkje berre tende den nye rullingsen med sneipen, han brukte snus i tillegg. Og han makta å bruke opp tobakkskvoten sin på ein kort ishavstur. Det er ein prestasjon eg tek av meg hatten for.



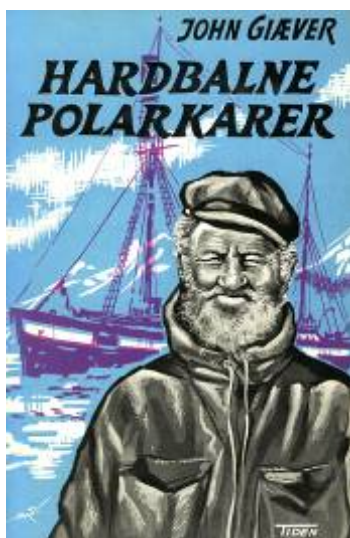
Sist jul fekk eg *Hardbalne polarkarer* i gåve, innkjøpt på eit antikvariat. Boka kom ut hausten 1957 på Tiden forlag. Eg sette meg til å lese. Det var mange år sidan sist eg las noko

av John Giæver. Det vart eit gledeleg gjensyn. Det er ikkje alle bøker som toler å verte lesne oppatt. Denne toler det. Giæver tek personar og miljø på kornet. Men det som kanskje tel mest, er respekten han har for mennene han skriv om.

Men kvifor ikkje gi ordet til John Giæver sjølv; i forordet i boka skriv han:

«.. polarmenneskene er nå litt av en rase for seg sjøl, og det har de nok vært all tid. Det være seg nå fangstfolk på ishav og snøland, eller arbeidere som ligger på knærne i låge gruveganger og brekker fram kull fra polarlandets frosne innvoller, eller værvarslingsfolk i små stasjoner rundt om på fjerne småøyer nord i havet og på kalde kyster nord om hav, og ikke å forglemme vitenskapsmennene og kartleggerne, de oftest anonyme polarforskerne foruten de mer kjente og berømte, som har skaffet oss kunnskap om de ødeste ødemarker og om isødet bakom dem».

Og endå ein passasje frå forordet: « Det lar seg knapt gjøre å skrive romaner om slike mennesker. Den dikteren måtte være tapper som prøvde på det, og mektig måtte evnene hans være. Men det kunne la seg gjøre å fortelle om noen av ishavets og polarlandets menige arbeidere, om menneskene og hverdagen og livet deres. I denne boka har jeg grepet en handfull av dem jeg har levd i lag med og kjenner best. La det være klart at valget er ganske tilfeldig for så vidt. Jeg kunne saktens tatt en helt annen handfull blant polarmennesker jeg kjenner. Portrettene ville blitt nokså like. Personene er ingenlunde hovedsaken, men det livet de har levd ved Norges drivende grenser lengst ute og lengst nord».



Det er altså desse folka *Hardbalne polarkarer* handlar om. Boka inneheld 28 kapittel med drivande godt skrivne portrett av folk som arbeidde og levde i Arktis og som forfatternen kjende personleg. Det er skipperar, maskinistar, telegrafistar, stuertar og sist men ikkje minst overvintrarane; kanskje dei som stod Giæver sitt hjarta aller nærast.

I vårnummeret av Isflaket saksa vi noko av det Giæver i denne boka skriv om stuerten Kristian Egset frå Volda; akrobaten og meisterkokken som han kallar han. I eldre år - etter at han slutta på sjøen - kokte Egset i nokre år for arbeidsstokken på Brandal Sildoljefabrikk A/S. Eg ser han heilt klart for meg; kledd i devoldtrøye og sixpencehue, vakne auge under kraftige augnebryn, eit godmodig uttrykk i ansiktet. Dessverre smakte eg aldri maten hans.

Men Giæver skriv fine og djerpe portrett av mange fleire, mellom andre av den velkjende skipperen Kristoffer Marø som førte *Polarbjørn* i mange år. Giæver skriv: « Noen ishavsskipperer liker en dram, andre foretrekker øl. Marø smaker ikke alkohol. Men derfor kan jo de andre være like gode karer hva det angår. Noen røyker snadde, og noen torturerer papir og tobakk til tvilsomme sigaretter. Marø holder seg til tyggegummi. En eneste gang prøvde han å navigere en sigar; men resultatet var forsmadelig. Ellers brukar han sukker på fiskeboller og kokte egg. Annet og mer har jeg ikke å bebreide Kristoffer Marø».

Eg kan ikkje rite opp alle dei andre som Giæver skriv om i denne boka. Men eg nemner Guttorm Jakobsen frå Tromsø; Johan Olsen frå Ålesund, som var skipper på *Veslekari* og som Giæver karakteriserer slik: «En liten traust herre med skalk og sigarett og sjømannssleng. Sikker, med auer av panserstål. Sterk med en sammenknødd kropp. Ytterlig uredd og dyktig som bare pokker. En glad og lettlivet kar som alle må like»; maskinist Bernhard Sunde frå Ålesund som miste livet under krigen; kaptein Ragnvald Knudsen frå Tønsberg som på slutten av 1800-talet viste veg til fangstfelta utanfor Nordaust-Grønland; professor H.U. Sverdrup ved Norsk Polarinstitutt og sist nemnd den store dansk-grønlandske

B

polarlegenden Peter Freuchen.

John Giæver var fødd i Tromsø i 1901 og voks opp i Skolegata, men han hadde både Sjøgata, kaiene, sundet og Tromsdalen som tumleplass. I følgje hans egne tekster var han eit lungesvakt persilleblad. Likevel lærte han tidleg å ro i Tromsøs indre havn. Han fiska i sundet og i Tromsdalselva, og lærte seg etter kvart å bruke børse. John Giæver blei friluftsmann, fangstmann og etter kvart polarforskar. Han var redaktør av Vesteraalens Avis og Tromsø Stiftstidende (1922-29). Han levde som fangsmann på Nordaust-Grønland frå 1929-34. Han tenestegjorde også i det norske flyvåpnet i Canada (1941-44). Han var kontorsjef ved Norsk Polarinstitutt frå 1948-60. Han leia den norsk-britisk-svenske ekspedisjonen til Antarktis 1949-52.

John Giæver skreiv ei rad bøker. Den første boka han skreiv, hadde tittelen *Illgjærningsmann* og kom ut i 1921. I 1952 kom *Maudheim* ut. Boka handla om ekspedisjonen til Antarktis. Frå 1955 kom frå hans hand ei rad bøker med delvis sjølvopplevde emne frå fangstliv, fiske, krigen og altså minne frå barndomen i Trømsø, eller først og fremst Tromsdalen. Bøkene til Johan Giæver vart godt mottekne då dei kom, og han hadde mange lesarar. Han døydde i 1970.

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:



