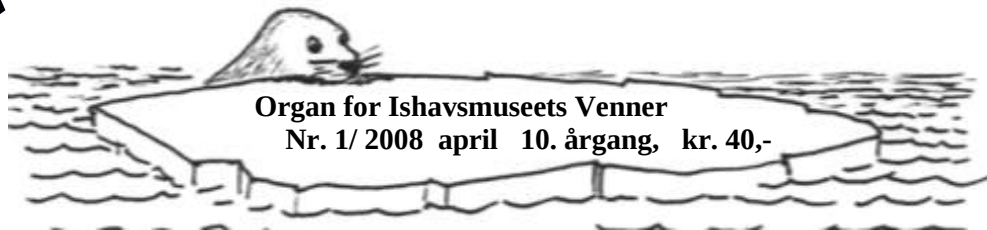


ISFLAKET



I framgrunnen Ishavskjerringa ved Ishavsmuseet, ser mot Breisundet.

I denne utgåva av Isflaket:

Oljesmurt stål hjarte
Per Johnson – Mannen, båtane og slekta
Stubbar
Fredningsaktuell forskningsstasjon

Skuter som forliste – Herøyfjord
Nytt frå Ishavsmuseet
Frå arkivet
Frå bokhylla – Skuter på fangst

ISFLAKET

Redaksjon:

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

Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

Polarlegende i storform på Ishavsmuseet

Onsdag 17. oktober heldt eventyraren Per Johnson foredrag om opplevingane sine i nordområda her på Ishavsmuseet. Det vart ei oppleving tilhøyrarane i ein fullsett sal seint gløymer. Vi har ein nærare omtale av foredraget i dette nummeret av Isflaket.

Landmålararen Gunnar Heltne som voks opp i Hjørungavåg, var i 1987 på Svalbard på oppdrag for Statens kartverk. Målet var å avslutte eit større arbeid for å kartlegge jorda sitt tyngdefelt i Svalbard-området. Gruppa hadde base i Kinnvika på Nordaustlandet. Dei vart utsette for ei dramatisk helikopterulykke på Åsgårdsbreen der geodet Åge Midtsundstad som leia kartleggingsarbeidet, tragisk nok miste livet. Gunnar Heltne har skrive ein artikkel for oss om denne ekspedisjonen.

I den faste kommentarspalten *Frå ruffen* er det denne gongen Jostein Hovland som har ordet. Han skriv om klimaendringane som no er eit dokumentert faktum, nærare bestemt issmeltinga i Arktis. Hovland har ei høne å plukke med dei som meiner at klimendringane er menneskeskapte.

Helge Ingstad er ein av dei store polarskribentane som mange forståeleg nok set høgt. Han har skrive bøker som vil bli lesne lenge. Kanskje så lenge bøker blir lesne i det heile. I den faste spalten *Frå bokhylla* – der vi omtalar bøker som gjerne har nokre år på baken - tek Sigbjørn K. Rosbach Røren fram ei av dei store Ingstad-bøkene, nemleg den om apasjeindiarane i Nord-Amerika. Boka kom ut i 1939 og har tittelen *Apache-indianerne: Jakten på den tapte stamme*.

Vi liker vel dei fleste av oss betre is og snø enn regn og vind. Det gjeld lesarane av dette bladet, får vi tru. Men på eit vis vi kan takke regn og blåst for artikkelen om båtmotarar med tittelen *Eit oljesmurt stålhjarte* som Magnus Sefland har skrive til dette nummeret av bladet. Han var på Evert Taube-festival på Ängön utanfor Uddevalla i sommar i lag med sambuaren, men valde å avbryte opphaldet fordi dei himmelske slusene stod vidopne og forvandla stemneområdet til ei høgst jordisk myr. Og Sefland og sambuaren drog i staden til motorfabrikken Nohab i Trollhättan. Meir skal vi ikkje røpe her.

Denne gongen er vi komne til hendinga då *Polarbjørn* tok fyr og sokk ved New Foundland den 16. april 1949 i serien *Skuter som forliste*. Mannskapet vart tekne om bord i *Herøyfford* som forliste under dramatiske omstende då ho kom inn til norskekysten. Vi trykkjer her sjøforklaringa etter *Polarbjørn* sitt forlis, som Sigbjørn K. Rosbach Røren har funne fram i arkiva.

Dersom historiene, anekdotene eller stubbane - kjært barn har mange namn - manglar i bladet, så er det ikkje bra. Denne gongen manglar dei ikkje. Nokre ord om den eine. Etter avtale med Rolf O. Klepp i Volda har vi fått bruke ei historie han publiserte i ei bok frå 1992 med tittelen *-Du store tid!* Historia heiter *Selfangst på lærarskulen*.

Redaksjonen i Isflaket ønskjer dei som skriv for bladet - og dei som les det, ei retteleg god jul og eit godt nyttår!

Brandal 28.11.2007 Helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør.

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Svalbardopplevelser.

Av Gunnar Heltne

Etter forespørsel fra bladet "Isflaket" i Brandal har jeg takka ja til å sette ord på noen av mine opplevelser i samband med en sommerjobb, der jeg var med som assistent, for Statens kartverk på nordre del av Svalbard i august 1987.

Jeg har i tillegg i tillegg til opplevelsene fra 1987, avslutningsvis også tatt med noen setninger om en ferietur til Svalbard med "Hurtigruta" i august 1982.

I tillegg har jeg også inkludert en del faktaopplysninger om Svalbard.

Jeg har jobba som landmåler størstedelen av mitt yrkesaktive liv og var bosatt i Hjørungavåg, 8 km sør for Brandal, fra jeg var 15 til jeg var 25 år (1969-1980).

Statens kartverk (tidligere Norges geografiske oppmåling) skulle sommeren 1987 avslutte et større kartleggingsarbeid av jordas tyngdefelt i Svalbardområdet.

Dette arbeidet ble leda av geodet Åge Midtsundstad i Statens kartverk som hadde flere målesesonger på Svalbard bak seg.

Feltdelen av dette arbeidet gikk ut på å måle tyngdekrafta i ulike posisjoner på Nord-Spitsbergen og Nordaustlandet. Nord-Spitsbergen er den nordligste delen av den største øya på Svalbard.

Alle disse målingene skulle foregå i breområder og størstedelen av målingene skulle foregå på Austfonna og Vestfonna på Nordaustlandet.

I den sammenheng kan det nevnes at størrelsen på Austfonna er om lag 8200 kvadratkilometer. Arealmessig er det den største breen i Europa (nest størst i volum) og den åttendestørste breen i verden. Det er i den forbindelse naturlig å påpeke at Grønland regnes som en del av Nord-Amerika til tross for at øya er underlagt Danmark.

Et lite menneske føler seg ikke storvokst på Austfonna, som er relativt flat med forholdsvis små høydeforskjeller. Dersom skodda i tillegg legger seg over det mektige og ensformige landskapet blir effekten ytterligere forsterka. Alt blir gråhvitt.

Tyngdekrafta på jordoverflata varierer med terrengpunktets høyde og terrengpunktets underlag (fjell, jord, isbre m.v.). Dersom terrengpunktet er å finne på en isbre kan tyngdekrafta i målepunktet også fortelle noe om hvor tjukk isen er i den målte posisjonen.

Instrumentet som skulle brukes til å måle tyngdekrafta i de ulike målepunkta på Svalbard i 1987 var et såkalt "gravimeter" og punktas ulike posisjoner skulle bestemmes ved hjelp av satellittposisjonering ("GPS" = "Global Positioning System" = "globalt posisjoneringssystem").

Transporten mellom de ulike målepunkta skulle foretas ved hjelp av et helikopter av type "AS350 Ecureille". Denne helikoptertypen er produsert av "Eurocopter" i Frankrike og har plass til 5 personer i tillegg til pilot. "Ecureille" er for øvrig fransk og betyr "ekorn".

Lørdag 8. august 1987 ankom feltgruppa på 6 mann til Longyearbyen. Pilot og mekaniker ankom Svalbard med det omtalte helikopteret. Statens kartverk sine 4 mann, ledet av Åge Midtsundstad, ankom med fly fra Oslo via Tromsø. Foruten Åge Midtsundstad og undertegnede bestod gruppa fra Kartverket av Knut Gjerde og Svein Rekkedal.

I Longyearbyen ble vi boende et par dager i en "brakkkerigg", kalt "Lufthavshotellet", for å bunkre og gjøre de siste forberedelser før vi dro videre til basestasjonen i Kinnvika på Nordaustlandet på 80 grader og 10 minutt nordlig bredde.

En del nødvendig utstyr, samt lange og grove Svalbardbrød med lang holdbarhet, ble lasta om bord. Annen proviant var kjøpt i Norge og var tatt med derfra. Drivstoff-fat og en del annet nødvendig utstyr var frakta opp til Kinnvika på forhånd.

På grunn av mye last måtte helikopteret fly to turer til Kinnvika. To mann og last ble flydd opp den ene dagen og dagen etter fulgte restgruppa på 4 mann sammen med resterende last. Jeg var med i den siste gruppa.

Helikopteret fløy nordover fra

flyplassen over Isfjorden og Kapp Wijk, så videre langs Billefjorden og over den russiske gruvebyen "Pyramiden" for deretter å fly over land til sørenden av Wijdefjorden.

Artikkelforfatteren på vakt i Kinnvika.

På Kapp Wijk stod den fastboende Svalbardveteranen, bergenseren og fangstmannen Harald Soleim og vinket til oss.

Da vi var i området ved sørenden av Wijdefjorden observerte vi Svalbards to høyeste fjelltopper på styrbord side – Newtontoppen (1713 m.o.h.) og Perriertoppen (1712 m.o.h.). Helikopterkursen gikk så videre langs Wijdefjorden og deretter over Hinlopenstredet til Kinnvika på Storsteinhalvøya, vest på Nordaustlandet.



De 10 bygningene i Kinnvika ble bygd i 1957 i samband med den finsk-svenske forskningsekspedisjonen i "Det internasjonale geofysiske år (IGY) 1957-58".

De sølvgrå bygningene gav inntrykk av å være en naturlig del av landskapet omkring.

Typisk nok var en finsk sauna blant de første bygningene som ble oppført i Kinnvika sommeren 1957. Denne saunaen ble satt i stand igjen og brukt av 6-mannsgruppa i 1987.

Vi målte temperaturen i saunaen til mer enn 100 grader Celsius og en gang ble saunaoppholdet etterfulgt av rulling i nysnøen utenfor med påfølgende avriving i havet.

Akkurat da var det greit at isbjørnen ikke kom til dekket bord med levende "hot dogs".

Nysnøen ble for øvrig kun liggende i et par dager.

Brensel til saunaen var drivtømmer fra de store russiske elvene som renner ut i havet på kysten av Nord-Russland.

Vi brukte først og fremst to bygninger i Kinnvika blant bygningsmassen på totalt 10 bygninger – en bygning til soving og en annen bygning til matlaging, eting, skriving, radiosamband m.m..

Den sistnevnte bygningen hadde proviantlager, kokemuligheter, vedovn og vinduer. Sovebygningen hadde pyramidetak og var uten vinduer.

Mangel på vinduer, og dermed lys, ble løst ved hjelp av et medbragt aggregat.

Utendørsområdet mellom "provianthytta" og "sovehytta" ble inngjerda ved hjelp av ståltråd som var festa til trestikker med påmonterte knallskudd for varsling av eventuelle nærgående isbjørner.

Uansett hvor vi bevega oss utendørs så hadde vi mauseren på skuldra. Dette fordi vi aldri kunne vite når en isbjørn kunne dukke opp. Bjørnen kunne være der som ved et trylleslag. Det var alltid like spennende å være førstemann ut av den vindusløse sovehytta om morgenen. Fra helikopteret ble det for øvrig observert isbjørn på Nordaustlandet, ca 15 km søraust for Kinnvika.

Hele bygningsmassen i Kinnvika ligger på ei flat tundraslette ved foten av Kinnberget (130 m.o.h.). Ferskvann ble henta i tomme 200 liters drivstoff-fat fra småvann i nærområdet. Fata ble fylt opp manuelt for deretter å bli frakta med helikopter til leiren.

Helikopteret ble også brukt til å frakte det russiske drivtømmeret fra strandkanten og opp i leiren. Ved hjelp av motorsag og øks hadde vi dermed mye ved til fyring.

Utenfor ”sovehytta” hadde vi montert opp et medbragt

dusjkabinett. Behov for varmtvann ble løst ved å fyre opp direkte under et drivstoff-fat fylt med ferskvann.

De hygieniske og sanitære forholda i Kinnvika i 1987 var med andre ord på topp.

«Sovehytta»



For at tyngdemålingene på isbreene skulle kunne gjennomføres måtte værforholda være skikكا til det. I praksis vil det si at det ikke kunne være særlig overskya. Det burde helst være klarvær og sol. Dette for å være i stand til å se konturene i breen og for bedre å kunne vurdere avstander. Særlig var helikopterets avstand (høgde) over breen viktig.

I overskya vær blir alt hvitt. Alt går da i ett – breen, horisonten og himmelen.

Den aktuelle jobben var med andre ord farlig og vanskelig i overskya vær, for ikke å si umulig.

Augustværet på Svalbard er statistisk sett svært bra med mye klarværsdager. Midnattsola er dessuten fortsatt en realitet på Nordaustlandet i august.

Den dagen vi ankom Kinnvika var det bra vær, men allerede dagen etterpå ble det overskya. Og overskya vær var den triste virkeligheten i de påfølgende to ukene.

I tillegg var satelittsituasjonen slik i Svalbardområdet i 1987 at det kun var mulig å GPS-posisjonere (måle) i et begrensa antall av døgnets 24 timer.

Ventetida på godværet ble nytta på best mulig måte. Værhindersdagene ble fylt opp med ulike typer arbeid – som for eksempel måleforberedelser, utstyrskontroll, vedlikeholds- og restaureringsarbeid i leiren (jfr. istandsetting av gammel sauna fra 1957), vedhogst, vannhenting, matlaging, dagbokskriving og daglig radiosamband med ”Polarinstituttet på Svalbard” gjennom den såkalte ”Ni-timen” på kvelden. Fra klokka 9 (21) kalte ”Polarinstituttet” opp alle stasjoneringer rundt om på Svalbard for å få rapport om tingenes tilstand. Det var en viktig og nødvendig sikkerhetskontroll som i 1987 hadde pågått i mange år allerede.

I 1987 ble ”Ni-timen” ledet av Tor Siggerud, en veteran i ”Polarinstituttet”.

Værhindersperioden inkluderte også besøk til toppen av Kinnberget (130 m.o.h.) og Ruud-hytta. Hele tida med mauseren på skuldra.

Kinnberget er den nærmeste fjellknausen aust for Kinnvika.

Ruud-hytta, som ligger noen få kilometer vest for Kinnvika, ble bygd av Odd Ivar Ruud som var fangstmann på Svalbard i perioden 1967-1973.

Isbjørnen ble for øvrig freda på Svalbard fra år 1973.

I Kinnvika observerte vi dessuten mange eksemplarer av Svalbardvalmua, også kalt Svalbards "nasjonalblomst". Den vakre blomsten så nesten ut til å vokse rett opp av gråsteinen.

Den 14. august 1987, på Svalbards "nasjonaldag", fikk vi besøk av sysselmann Leif Eldring og kona hans, i følge med et par sysselmannsbetjenter. De ankom Kinnvika med selfangstskuta "Polarstar", som på den tida var sysselmannsbåt.

Brandalsskuta "Polarstar" hadde ankra opp et stykke ute i vika og sysselmannen med følge kom i land med lettbåt. Vi fikk et trivelig møte med sysselmannen og hans folk i "proviant-hytta". Det ble servert kaffe og noe å bite i og praten gikk lett.

Mellom ulike temaer dukket det også opp et spørsmål om hva som er Svalbards nordligste øy. En av sysselmannsbetjentene lurte nemlig på det. Her tillot vi (ekspertisen fra Kartverket) oss å korrigere sysselmannen og hans folk ved å presisere at Rossøya er Svalbards nordligste øy, og ikke Vesle-Tavløya. Sysselmannen kommenterte deretter det hele med glimt i øyet på følgende måte: "Ja, men Rossøya er jo så liten!"

Både Rossøya og Vesle-Tavløya er en del av øygruppa "Sjuøyane".

Møtet i "provianthytta" i Kinnvika på Svalbards "nasjonaldag" er et trivelig minne.

Den såkalte Svalbards "nasjonaldag" – 14. august – stammer fra 14. august 1925, da Norge formelt fikk suverenitet over Svalbard.

Svalbard var et område som opprinnelig ikke hørte til noen nasjon og der alle høstet av de rike naturressursene. Behovet for en regulerende myndighet ble påtrengende tidlig på 1900-tallet da det oppstod en rekke konflikter, blant annet om retten til funn og retten til kullfelt.

Som en del av oppgjøret etter første verdenskrig ble Svalbard underlagt kongeriket Norge gjennom Svalbardtraktaten (Paris-traktaten) som ble underskrevet i Paris 9. februar 1920.

Traktaten gir Norge full og uinnskrenket høyhetsrett (suverenitet) over Svalbard ut til territorialgrensa. Traktaten fastsetter også at det tilkommer Norge å håndheve eller fastsette passende forholdsregler for å sikre miljøet på Svalbard.

Traktaten trådte i kraft 14. august 1925 etter å ha blitt godkjent av Stortinget i Norge.

14. august blir derfor omtalt som en slags "nasjonaldag" for Svalbard.

Sysselmannen på Svalbard skal påse at Norges rettigheter og forpliktelser etter Svalbardtraktaten overholdes. Sysselmannen er den norske regjerings øverste representant på øygruppa og fungerer blant annet som fylkesmann og politimester. Alle nasjoner som har undertegna Svalbardtraktaten skal være garantert lik behandling når det gjelder økonomisk virksomhet på Svalbard.

Den første sysselmannen på Svalbard var Edvard Lassen, som var sysselmann en kort periode i 1925. Helge Ingstad (1899-2001) var den femte sysselmannen på Svalbard i perioden 1933-1935. Han var også sysselmann i Eirik Raudes land på Aust-Grønland i perioden 1932-1933.

5. april 1933 måtte Norge trekke seg ut av Eirik Raudes land på Aust-Grønland etter å ha tapt saken om området mot Danmark ved "Den internasjonale domstolen" i Haag. Eirik Raudes land, ved Myggbukta, hadde vært okkupert av Norge siden 27. juni 1931. Den norske regjeringa stadfesta denne okkupasjonen 10. juli 1931.

Fram til høsten 2007 har det vært 21 ulike sysselmenn på Svalbard. Kun en av disse har vært sysselmann i 2 perioder – Leif T. Eldring. Eldring var sysselmann i periodene 1974-1978 og 1986-1991. Sysselmannen nå i 2007 heter Per Sefland. Han har vært sysselmann siden 2005.

Etter at dårlig sikt, "flatt" lys og dårlige helikopterforhold hadde dominert vær-situasjonen de første to ukene av oppholdet vårt i Kinnvika ble det etter hvert gode værforhold i løpet av lørdag 22. august.

Tidlig på kvelden denne lørdagen ble det derfor besluttet å dra ut med helikopteret for å få gjennomført noe målearbeid. Helikopteret med 4 mann om bord dro ut i 19-20-tida på kvelden. Tilbake i leiren i Kinnvika var Knut Gjerde og jeg.

Vi to som var igjen i Kinnvika visste at satellittsituasjonen for 22. – 23. august gav gode GPS-måleforhold i området utover kvelden og fram til ei god stund over midnatt.

Derfor ventet vi ikke helikopteret tilbake til leiren med det første. Dette på bakgrunn av at vi også visste omtrent hvor lang flytid det var til og fra det området helikopteret etter planen skulle ferdes i.

I leiren ble første delen kvelden brukt til rutinemessig leirarbeid, inkludert oppfylling av ferskvann i drivstoff-fat og radiosamband til Polarinstituttets faste kveldsmagasin "Ni-timen". Deretter dro vi til "sovehytta" og begynte å lese i hver vår bok. Ingen av oss klarte å sove.

Da tidspunktet for antatt helikopterretur nærmet seg sto vi begge opp og gikk til "proviant-hytta", der også sambandsutstyret befant seg.

Da helikopteret ikke var returnert klokka 0130 begynte vi å bli urolige for at noe uforutsett kunne ha skjedd og vi kalte derfor opp Svalbard Radio som umiddelbart meddelte følgende: "Beklager havari! Beklager havari! Vent på nærmere beskjed!"

Dette var selvsagt en sjokkmelding som rystet oss kraftig.

Litt seinere kalte Svalbard Radio oss opp for å få bekreftet navnene på de 4 personene som var om bord i helikopteret. Jeg husker at vi for sikkerhets skyld måtte stave navnene på grunn av noe dårlig samband. Omkring klokka 0300 ble Kinnvika på nytt kalt opp av Svalbard Radio som meddelte følgende: "Helikopterhavari på Åsgårdsbreen – tre funnet, en ikke funnet!" Vi spurte deretter: "Hvordan er tilstanden for de tre som er funnet?" Vi fikk da følgende svar: "Det kan vi etter hvert komme tilbake til når dere blir hentet med et helikopter i morgen formiddag". Kinnvika spurte så: "Er det all informasjon dere kan gi oss?" Svar: "Det er all informasjon vi kan gi dere".

Vi svarte så "takk", skrudde av radioen og begynte straks å pakke utstyr. Deretter ble leiren klargjort for oppbrudd. Klokka viste da, etter det jeg kan huske, 0330.

Den informasjonen vi mottok fra Svalbard Radio om helikoptercrashet oppfattet vi begge dit hen at de 3 som var funnet alle var døde. Med dette som bakgrunn fant vi det mest naturlig å begynne å sortere utstyr og pakke. Dette fordi vi i vår sjokktilstand ikke var i stand til å sove samt at fysisk arbeid var vår beste terapi og også fordi de nevnte gjøremåla var noe som måtte gjennomføres i nærmeste framtid uansett. Jeg husker at det ikke ble sagt mange orda denne natta etter klokka 0330. Det ble jobba kontinuerlig.

Utover natta ble været bedre og bedre. Dette godværet med klar sikt skulle etter hvert vise seg å dominere store deler av den kommende 2-ukers-perioden.

Denne godværsperioden hadde trolig vært tilstrekkelig til å få gjennomført og avslutta Kartverkets planlagte målejobb på Svalbard denne sommeren. Men slik gikk det ikke. Sånn kan livet være.

Årsaken til helikoptercrashet, som skjedde omkring klokka 23, var såkalt "white-out". Det skjedde i overskya vær med "flatt" lys over Åsgårdsbreen på Nord-Spitsbergen. Under slike forhold blir en nærmest "snøblind".

Like i forkant av ulykka ble det svært vanskelig å vurdere avstanden til isbreen fra helikopteret. Mannskapet bestemte seg derfor raskt for å returnere tilbake til basen i Kinnvika.

Akkurat da helikopteret var i ferd med å forlate posisjonen over Åsgårdsbreen for å dra tilbake til basen hekta den ene "skidden" (meien) fast i isbreen og helikopteret styrta.

Gruppelederen Åge Midtsundstad, opprinnelig fra Våler i Solør, omkom i ulykka. De øvrige 3 personene i helikopteret ble kraftig mørbanka, men overlevde.

Det viste seg seinere at på det tidspunktet da Svalbard Radio informerte oss i Kinnvika om ulykka så hadde de bare i kort tid kjent til at 3 mann var observert oppe på breen. Svalbard Radio hadde dessuten ikke fått spesifisert om disse 3 personene var i live eller ikke. Dette var all kunnskap Svalbard Radio hadde om saken da de snakka med oss på natta. Vi to som mottok meldinga i Kinnvika klarte å misforstå og tolke den på vår egen måte. Vi synes i ettertid at ikke det var så veldig rart, samtidig som vi ikke kan klandre Svalbard Radio for misforståelsen.

I timene etter ulykkesbeskjeden fra Svalbard Radio, mens vi pakka ned i Kinnvikaleiren, hadde vi stadige nærbesøk av polarrev. Dersom det da også hadde kommet inn en isbjørn på arenaen så vet jeg nesten ikke om jeg hadde reagert noe særlig på det. Såpass apatisk, likegyldig og prega føltes jeg å være etter å ha mottatt ulykkesbeskjeden. Jeg hadde inntrykk av at Knut hadde det på omtrent samme måten.

Et sysselmannshelikopter med to personer om bord landa ved Kinnvikaleiren ca. klokka 11 om formiddagen, dagen etter ulykka. Sjøl sto jeg akkurat da på taket av ”provianthytta” og kobla ned radioantenna.

De to karene stoppet ved siden av ”provianthytta” og nikket til oss, og vi nikket tilbake. Da sa den ene av karene: ”Dere vet vel hva som har skjedd?” Da husker jeg at jeg svarte tilbake: ”Vi tror vi vet hva som har skjedd”.

Sysselmannsbetjenten sa da: ”Åge er død. De tre andre er på sjukestua i Longyearbyen og har det etter forholdene bra”.

Vi var selvfølgelig kolossalt letta og kjempeglade over at tre av våre arbeidskamerater hadde overlevd og at disse, etter forholdene, hadde det bra. Denne delen av beskjeden var jo fantastisk positiv og overraskende sammenligna med hva vi hadde gått og trodd. Den andre delen av beskjeden gjorde oss likevel svært triste, fordi den var en endelig bekreftelse på at Åge Midtsundstad var død. Dette var det fryktelig for oss å høre.

Før vi ble med helikopteret tilbake til Longyearbyen inviterte vi våre to gjester på kaffe i ”provianthytta”. Det ble ikke pratet mye under denne kaffeøkta. Det var ikke behov for det. Vi hadde felles tanker i hodet.

Da vi kom til Longyearbyen dro vi rett opp til sjukestua for å besøke våre tre arbeidskamerater. Det ble et følelseslada gjensyn.

Seinere ble vi også invitert til et møte med sysselmann Eldring på sysselmannskontoret.

Der ble vi tatt svært godt imot.

Et par dager seinere dro vi med helikopter tilbake til Kinnvika, med innlagt mellomlanding ved helikoptervraket på Åsgårdsbreen. Der observerte vi et maltraktert helikopter og vi synes egentlig at det var rart at 3 mann hadde overlevd.

Den brearmen på Åsgårdsbreen der ulykka skjedde har i ettertid fått navnet Midtsundstad-breen.

Med på denne helikopterturen tilbake til Kinnvika var blant andre også et par avdelingsledere fra Statens kartverk som var kommet nordover etter ulykka.

På en liten fjellknaus i utkanten av breen, ikke langt fra ulykkesstedet, ble det bygd en liten steinvarde. Seinere har denne varden blitt forbedra og fått påmontert ei inngravert minneplate. Det ble også tatt med en stein fra Kinnvika som i dag er plassert, med inskripsjon på, i foajeen i Kartverksbygget på Hønefoss.

I Kinnvika hentet vi gjenværende utstyr. Vi så også til at leiren ble etterlatt mest mulig slik den var før vår ankomst mer enn 2 uker tidligere. Mens vi var i Kinnvika fikk vi besøk av sysselmannsbåten "Polarstar". Blant det faste mannskapet på 8 var flere fra Hareidlandet. Det var jo ikke så unaturlig siden skuta hørte heime i Brandal. Mannskapet fra Hareidlandet bestod blant andre av skipper Johan L. Holstad, maskinist Johan Gjerde, matros Idar Overå og matros Jan Morten Bjerknes. De tre førstnevnte var bosatt i Hjørungavåg og jeg kjente dem alle fra før. Jeg ble derfor invitert om bord. "Polarstar" skulle seinere på dagen gå fra Kinnvika til Mosselbukta der den skulle ankre opp og vente på at et stort helikopter skulle frakte helikoptervraket fra Åsgårdsbreen til helikopterdekket på "Polarstar". Deretter skulle "Polarstar" frakte helikoptervraket til Longyearbyen.

Etter ei stund om bord ble jeg invitert til å bli med "Polarstar" som passasjer fra Kinnvika til Longyearbyen dersom sysselmannskontoret gav klarsignal til det. Klarsignal ble gitt og de tilstedeværende representantene for Statens kartverk hadde heller ingen innvendinger.

Det lot seg gjøre for meg å bli med "Polarstar", fordi Kartverksgruppa skulle forlate Longyearbyen med fly tilstrekkelig mange dager seinere.

"Polarstar" var fram til da et like greit oppholdssted for meg som Longyearbyen.

Utpå dagen dro "Polarstar" fra Kinnvika til Mosselbukta, på austsida av innløpet til Wijdefjorden, med meg om bord.

"Polarstar" ankra opp noen hundre meter utenfor hytta inne i Mosselbukta. Mosselbukta ligger rett nord for ulykkesstedet som var på nordre del av Åsgårdsbreen.

Da "Polarstar" ankom Mosselbukta var det umulige flyforhold i fjellet med lokal skodde over ulykkesområdet. "Polarstar" ble derfor liggende på vent i om lag et par døgn før værforholda tillot at helikoptervraket kunne flys fra breen og ned på helikopterdekket.

Ventetida ble blant annet brukt til å sette ut 3 garn i et par små innsjøer inne på land.

Johan Gjerde, Jan Morten Bjerknes og jeg dro med gummibåten (lettbåten) til land et stykke sørvest for hytta i Mosselbukta. Vi gikk et stykke innover land til to innsjøer (vann) der garna ble satt ut. Innsjøene var såpass grunne at det gikk an å vade ut med garna, dersom en var iført overlevelsesdrakt (törrdrakt). Jan Morten hadde på seg ei slik drakt. Etter å ha satt ut garna i kveldinga dro vi tilbake til "Polarstar" for å vente til neste morgen med å dra garna.

Neste morgen var samme trioen tidlig oppe og dro tilbake til de to innsjøene (vanna).

Garna viste seg å være fulle av kjempefin Svalbardrøye. Fisken var feit og fin og knallrød i kjøttet.

Da vi kom tilbake til "Polarstar"

overleverte vi fangsten til stuerten. Han omgjorde momentant den planlagte middagsmenyen og annonserte Svalbardrøye med rømmesaus som dagens rett.

Dette middagsmåltidet kommer høgt opp på min private "adelskalender" når



Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

det gjelder velsmakende måltider. *Johan Gjerde og Jan Morten Bjercknes drar garn.*
I det hele tatt var maten om bord på "Polarstar" fabelaktig god.
Når det er sagt må jeg også raskt legge til at maten vi åt i leiren i Kinnvika heller ikke var å forakte.

Da vi kom opp igjen på dekk etter å ha overlevert fangsten til stueren ble Jan Morten oppmerksom på en isbjørn som svømte mellom skuta og hytta i Mosselbukta.

Jan Morten spurte om jeg hadde lyst til å ta isbjørnen i nærmere øyesyn. Det hadde jeg selvfølgelig og vi tok gummibåten og dro ut mot isbjørnen. Da vi kom fram kjørte vi i en sirkel rundt bjørnen med en radius på om lag 5 meter. Isbjørnen reiste seg da opp i sjøen noen sekunder for å ta en nærmere kikk på oss. Mens den gjorde dette foretok den et par kraftige utpust. Deretter la den på svøm og så seg ikke tilbake.



Jeg hadde kun 2 bilder igjen på filmen i kameraet og fikk et skikkelig blinkskudd av bjørnen da den reiste seg i sjøen. Akkurat da var jeg glad for at gummibåten ikke fikk motorstopp.

Etter møtet med isbjørnen dro vi inn til Mosselbukta der en sysselmannsbetjent befant seg sammen med en mann og ei dame. Mannen og dama skulle etter planen overvintre i Mosselbukthytta. Betjenten gav oss kjeft fordi vi hadde stressa isbjørnen ved å kjøre for nært innpå den. Da fortalte Jan Morten at kona til sysselmannen hadde gjort det samme uten at sysselmannen hadde reagert. Da stussa betjenten litt før han utbasunerte at det spilte ingen rolle.

Etter nærmere to dagers venting ved Mosselbukta letta skodda over Åsgårdsbreen og helikoptervraket ble frakta ned til helikopterdekket på "Polarstar" ved hjelp av et stort helikopter av type "Bell".

Deretter starta ferden videre, via Smeerenburgfjorden og forbi Prins Karls Forland og Ny-Ålesund, til Longyearbyen.

Smeerenburgfjorden ligger på innsida av (austafør) Amsterdamøya og Danskeøya og er flere steder svært grunn. I 1987 fantes det ikke skikkelige draft for området ved Smeerenburgfjorden, men skipper Johan Holstad, som hadde en fantastisk god lokalkunnskap om farvannet rundt Svalbard, førte skuta trygt gjennom fjorden. Flere steder måtte skuta seile "sikk-sakk" for å unngå grunnene.

Hollandernes by Smeerenburg lå ved Smeerenburgfjorden på Amsterdamøya.

Byen ble etablert omkring 1620 og var hovedbasen for nederlandsk hvalfangst ved Svalbard på 1600-tallet. "Smeerenburg" betyr "spekkbyen" og på 1600-tallet var det en livlig og aktiv by. Byens storhetstid tok slutt omkring 1670. Tranproduksjon var den viktigste årsaken til hvalfangsten.

I området ved Smeerenburg er det registrert 101 graver til menn som mistet livet i forbindelse med hvalfangsten. Mange døde av skjærbuk.

Da "Polarstar" seilte gjennom Smeerenburgfjorden, i svært rolig sjø, rundt midnatt, natt til 28. august 1987, sto jeg på brua i lag med skipper Johan Holstad. Det er for meg et minne for livet.

Mens vi seilte gjennom fjorden fortalte Johan meg at han noen få år tidligere hadde vært med på å plukke opp flere trekister med døde hollendere fra Smeerenburgsamfunnet på 1600-tallet. Trekistene ble i si tid kun steinsatt da tundraen gjorde det umulig å grave graver. Johan fortalte om den spesielle stemninga som rådde under det særegne arbeidet med å samle inn kistene. Kistene ble etter hvert frakta tilbake dit de kom fra og steinsatt på nytt.

På Nordvest-Spitsbergen fins de mest kjente varme kildene på Svalbard. Disse ligger i og like sør for Bockfjorden og kalles Trollkjeldene og Jotunkjeldene.

Bockfjorden er en vestlig fjordarm av Woodfjorden og ligger et stykke sørvest for Gråhuken. Gråhuken ligger på neset mellom Wijdefjorden og Woodfjorden, ved innløpet til begge fjordene.

Den største øya på Svalbard, Spitsbergen, ble tidligere kalt Vest-Spitsbergen. Det var den gangen da navnet Spitsbergen var ensbetydende med navnet Svalbard. Svalbard er gammelnorsk og betyr "landet med de kalde kyster".

Nederlanderer Willem Barents (1549-1597) gav øygruppa navnet Spitsbergen da han var på besøk der i 1596. Dette fordi det var så mange spisse fjell der.

Barentshavet er for øvrig oppkalt etter Willem Barents som døde på Novaja Semlja i Nord-Russland i 1597.

Svalbard er første gang nevnt i islandske annaler fra år 1194.

Svalbard består av alle øyer, holmer og skjaer mellom 74 og 81 grader nordlig bredde og 10 og 35 grader austlig lengde. Tre øyer er befolka – Spitsbergen, Björnøya og Hopen.

Folka på Björnøya og Hopen er stasjonert på henholdsvis Björnøya Radio og Hopen Radio.

Største bosetning er å finne i administrasjonssenteret Longyearbyen på Spitsbergen, med ca. 2000 innbyggere (2007).

Svalbards totale areal er 61022 kvadratkilometer og folketallet er 2625 innbyggere (2007).

De 10 største øyene er: Spitsbergen, Nordaustlandet, Edgeøya, Barentsøya, Kvitøya, Prins Karls Forland, Kongsøya, Björnøya, Svenskøya og Wilhelmøya.

Pila viser Kinnvika.

Norge har drevet gruvedrift i Longyearbyen, i Sveagruva og i Ny-Ålesund.

Nå i 2007 er det bare aktivitet i Longyearbyen og i Sveagruva.

Longyearbyen ligger ved Adventfjorden på Spitsbergen, en sørgående sidefjord av Isfjorden.

Longyearbyen ble oppretta i 1906 av John Munroe Longyear (1850-1922). Han var den største eieren i gruveselskapet "Arctic Coal Company", som



hadde hovedkvarter i Boston i USA. Gruvene og tettstedet ble i 1916 kjøpt av "Store Norske Spitsbergen Kulkompani".

Sveagruva ligger innerst i Van Mijenfjorden på Vest-Spitsbergen. Gruvedriften i Sveagruva ble startet opp av "AB Spetsbergens Svenska Kolfalt" i 1917 og anlegga ble kjøpt av "Store Norske Spitsbergen Kulkompani" i 1934.

Ny-Ålesund ligger på sørsida av Kongsfjorden, på nærmere 79 grader nordlig bredde, på Vest-Spitsbergen og er en av verdens aller nordligste bosetninger. Stedet drives og eies av "Kings Bay AS". Gruvedriften i Ny-Ålesund ble nedlagt etter gruveulykka i Ny-Ålesund 5. november 1962 der 21 mennesker omkom (Kings Bay-ulykka). "Kings Bay Kull Company" ble oppretta i 1916 for å drive gruvedrift i Kongsfjorden ved Ny-Ålesund.

"Kings Bay AS" er i 2007 et norsk aksjeselskap som er heleid av Næringsdepartementet.

Nå i 2007 foregår det kun forskning i Ny-Ålesund og det bor om lag 30 personer her året rundt.

Russland (tidligere Sovjetunionen) har drevet gruvedrift i de to gruvebyene Barentsburg og Pyramiden. Begge de to stedene ligger på Svalbards største øy - Spitsbergen.

Barentsburg ligger ved Grönfjorden, ca 40 km i luftlinje fra Longyearbyen, og har ca. 500 innbyggere (2007).

Pyramiden ligger ved Billefjorden og gruvedriften her ble nedlagt i 1991.

Den gamle gruvebyen Pyramiden er nå nærmest å regne som en spøkelsesby.

Pyramiden ble grunnlagt av Sverige i 1910 og solgt til Sovjetunionen i 1927.

Nå i 2007 er det fortsatt gruvedrift i Barentsburg.

Gruvearbeiderne i Barentsburg kommer hovedsakleg fra Russland og Ukraina.

I Hornsund på vestsida av Sør-Spitsbergen holder en polsk forskningsstasjon til.



«Polarstar» utanfor Prins Karls Forland.

Da ”Polarstar” kom ut i åpent hav etter passeringa gjennom Smeerenburgfjorden var det tydelig mer urolig sjø enn tidligere. Særlig ved passering av Prins Karls Forland, vest av Ny-Ålesund, var det relativt frisk sjø.

Disse timene i styrhuset langs vestkysten av Spitsbergen var for meg en stor opplevelse. ”Polarstar” ankom Longyearbyen fredag 28. august.

Mandag 31. august dro Kartverksgruppa med fly fra Longyearbyen tilbake til Norge.

Om bord i flyet var også kista med Åge Midtsundstad.

Onsdag 2. september deltok vi i begravelsen til Åge Midtsundstad (1941-1987) i Hole kirke i Buskerud, litt sør for Hönefoss. Våre tanker gikk til kona Else og sønnene Halvor, (14, 5 år) og Eirik (11 år).

Besøket mitt i Longyearbyen i 1987 ble et gjensyn med gruvesamfunnet som jeg besøkte første gang i august 1982. I 1982 var jeg nemlig med hurtigruteskipet M/S ”Nord-Norge” på en 14-dagers seilas, tur-retur Nord-Norge. Jeg gikk om bord i Harstad og gikk i land igjen i Svolvær.

Hurtigrutas sommerruter til Svalbard gikk den gang via Bjørnøya Radio, Isfjord Radio, Longyearbyen, Ny-Ålesund, Magdalenafjorden og opp til iskanten på ca. 80 grader nordlig bredde, for deretter å gå sørover igjen via Longyearbyen.

Magdalenafjorden og iskanten ble kun besøkt dersom værforholda tillot det.

Jeg husker at da vi passerte Nordkapp, på tur nordover, var det kraftig vind med orkan i kasta. Jeg lå da i lugaren min i akterenden på skipet, rett over propellen, og klarte så vidt å holde mageinnholdet mitt ”innabords”.

Både utenfor Bjørnøya Radio og Isfjord Radio lå M/S ”Nord-Norge” for anker i mer enn en time på hvert sted mens mannskapet på hver av radiostasjonene fikk høve til å komme om bord. De kom ut til hurtigruteskipet med egen båt. Denne båten fungerte også som postbåt mellom radiostasjonene og hurtigruteskipa.

Da jeg var med M/S ”Nord-Norge” til Svalbard i august 1982 hadde jeg to ukers ferie mens jeg jobba som landmåler (med trianguleringsarbeid) for Norges geografiske oppmåling (N.G.O.) i Sør-Lofoten.

I 1986 endra Norges eldste offentlige etat (etablert i 1776) navn fra ”Norges geografiske oppmåling” til ”Statens kartverk”.

I 1982 var Longyearbyen ganske forskjellig fra hvordan byen var i 1987.

I 1982 var det blant annet umulig å få kjøpt kolonialvarer i butikk i Longyearbyen.

Alle arbeiderne i Longyearbyen hadde den gang felles måltider på ”Stormessa” til ”Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S” (”Store norske”). Videre hadde alle ugifte funksjonaerer felles måltider i funksjonaermessa ”Funken”. Övrige funksjonaerer hadde egne leiligheter med egen husholdning og fikk levert mat fra ”Proviantlageret” på Svalbard. ”Proviantlageret” eksisterte faktisk som proviantlager helt fram til år 2000.

Utover på 1980-tallet fikk etter hvert flere og flere arbeidere og ugifte funksjonaerer hybler med egne kjøkken og disse fikk derfor også adgang til å få levert mat fra ”Proviantlageret”.

All melk i Longyearbyen ble i 1982 produsert av ”Jernkua” på ”Stormessa”, laga av melkepulver og vann.

I 1982 åt jeg middag på den eneste kafeen i Longyearbyen. Denne kafeen befant seg på ”Huset”. ”Huset” inkluderte i 1982 både samfunnshus og posthus, i tillegg til kafe.

”Huset” var nærmeste nabo til ”Sverdrupsbyen” som fortsatt eksisterte i 1982.

”Sverdrupsbyen” bestod av barakker (”brakker”) til gruvearbeiderne og leiligheter til formenn og stigere i gruvene. ”Sverdrupsbyen” var den første store gruppe av bygninger (bebyggelse) i Longyearbyen og ble bygd i 1937-38. Byen ble brent i 1986. ”Sverdrupsbyen”

var lenge Longyearbyens "ansikt utad". Navnet "Sverdrupsbyen" er en oppkalling etter "Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S" sin legendariske direktør Einar Sverdrup (1895-1942) fra Solund i Sogn. Einar Sverdrup var både bergingeniør og oberstløytnant og hadde utdanning fra NTH (Norges Tekniske Høgskole) og Krigsskolen.

Einar Sverdrup ble evakuert fra Svalbard da tyskerne invaderte øygruppa i 1941.

Seinere under 2. verdenskrig ble Einar Sverdrup leder for den første ekspedisjonen som skulle prøve å vinne tilbake den allierte kontrollen over anlegga på Svalbard.

Denne ekspedisjonsgruppa reiste med isbryteren "Isbjörn" og selfangstskuta "Selis" (tidligere "Malula") fra Greenoch i Skottland via Akureyri på Island mot Barentsburg på Svalbard. I Akureyri tok fartøya om bord hunder, hundesleder og en hundekjører. Einar Sverdrup, som var om bord i "Isbjörn", omkom sammen med 14 andre da fartøya ble senka av tyske fly i Grönfjorden ved Barentsburg 13. mai 1942. "Isbjörn" sank straks mens "Selis" kom i brann og fløyt ei stund før den sank. Blant mannskapet på "Selis" overlevde noen, blant dem skipper Ingvard Johannessen og styrmann Albert Hansen.

Jeg opplevde i 1982 å se "Sverdrupsbyen" fra innsida da jeg slo lag med en vesteråling som skulle inispisere "gamle tomter". Vesterålingen, som også var hurtigrutepassasjer i 1982, var da trolig i 80-årsalderen og kom fra Sigerfjord ved Sortland. Han hadde vært gruvearbeider på Svalbard like før krigen, da "Sverdrupsbyen" var nyetablert, og hadde ikke vært i Longyear-byen siden den tid. Nå ville han se igjen rommet sitt i "Sverdrupsbyen". Gjensynet var følelsesladd og ble en sterk opplevelse for den gamle gruveslusken.

Hurtigruteskipet M/S "Nord-Norge" sin seilas til Svalbard i august 1982 var den nest siste turen for Hurtigrutas tradisjonelle sommerruter til Svalbard.

Den aller siste turen ble gjennomført av M/S "Harald Jarl" seinere i år 1982.

Da jeg kom til Longyearbyen i 1987 kom jeg til noe som hadde utvikla seg til å bli en liten norsk by. En del av sjarmen fra 1982 var, etter min mening, borte.

Det hadde skjedd betydelige forandringer på 5 år.

På kafe "Busen" i Longyearbyen, som i 1987 var åpen store deler av døgnet, fikk jeg, av alle steder, smake innlandskreps for første gang i mitt liv, og på toppen av det hele klokka halv fem om morgenen.

Dette lot seg gjøre fordi kafe "Busen" var (og er) den nye "stormessa" for gruvearbeiderne og den holder også åpent for andre gjester. Kafe "Busen" er en del av "Lompen" som, i tillegg til arbeidermesse, også består av garderober med dusj og bad. Det er på "Lompen", som navnet tilsier, at arbeiderne skifter antrekk, alt ettersom de skal av eller på vakt. "Lompen", som ble etablert i 1985, inkluderer også en dagligvareforretning.

I 1987 var det altså kommet dagligvarebutikk til Longyearbyen, mens det i 1982 kun var en butikk, "Sundt & Co". Denne butikken solgte i 1982 stort sett bare souvenirs, litt snop og litt turproviant, etter det jeg kan huske.

I 1987 var det kommet langt flere eneboliger i Longyearbyen enn i 1982, da det kun var noen ganske få.

"Brakkeriggen" som vi bodde i, litt nordaust for flyplassen, i 1987 var ei "Moelven-brakke" som opprinnelig ble etablert til bygging av flyplassen i 1973-1975. Denne "brakkeriggen" lå mellom flyplassen og campingplassen. Campingplassen ligger på motsatt side av flyplassen i forhold til Longyearbyen. "Luftfartsverket" eide "brakkeriggen" og den fungerte som overnattingssted for folk som var på Svalbard i tjenesteøyemed. Fra 1978 gikk den under navnet "Lufthavnshotellet" og den eksisterte fram til år 2007 da den ble brent ned under en brannøvelse.

I perioden etter at den fungerte som overnattingssted ble den utleid til ulike institusjoner, med "Norsk Polarinstitut avd. Svalbard" og deres "fyr- og merkevesen" som lengste leietaker.

Seinere har det dukket opp flere hoteller i Longyearbyen, blant annet "Funken Hotell" i 1991 og "Polarhotellet" i 1995.

Nå i år 2007 fins det 6 ulike hoteller i Longyearbyen.

Flyplassen ligger delvis på det området som blir kalt Hotellneset. Dette fordi Svalbards første hotell lå her i perioden 1896-1898.

I dag, i 2007, er Longyearbyen en topp moderne norsk by med de fleste fasiliteter. På en del områder ligger faktisk Longyearbyen også foran fastlandet når det gjelder teknologisk utvikling.

Longyearbyen har sågar fått eget universitet ("UNIS") fra høsten 1993, med 4 norske universiteter som stiftere. Det første året hadde "Universitetet på Svalbard" 23 norske studenter. Seinere har mange norske og ikke minst mange utenlandske studenter studert ved "Universitetet på Svalbard".

I dette skrivet har jeg forsøkt å formidle mine inntrykk fra Svalbard slik jeg husker dem fra mine to besøk på 1980-tallet. Opplevelsene og inntrykka har spennvidde og er like sammen-
satte og ulike som livet sjøl.

Svalbardminnene mine er sterke og har "tatovert" seg inn i hukommelsen min for resten av livet.

Kilder:

"Sysselmannskontoret" på Svalbard v/Per Kyrre Reymert.

Kari Holm, Narvik.

"Wikipedia" – et "Internetbasert leksikon".

Om issmeltinga i nord.

Av Jostein Hovland

Eg råka ein gamal kjenning som har segla mange år både framfor masta og i skipperlugaren på ishavsskuter.

Som vanleg er når eg møter nokon av mine gamle venner som eg ikkje ser så ofte lenger, var det vanlege spørsmålet: Korleis står det til idag då? Han Alfred, la oss kalle han det, såg ikkje glad ut – tvertimot såg han rett mutt ut.



– Har du også sett fotografiet av isbjørnen som klamrar seg til ein isknultr med ope hav rundt ikring. Eit bilete som går verda rundt og som mange tek som eit av fleire klare bevis på at Grønlandsisen smelter for fullt. Og at grunnen til det er menneskeleg sløsing med energi! Det var svaret som eg fekk i retur på spørsmålet mitt til veteranen Alfred.

- Ja men, freista eg forsiktig – vi har jo fått lære oss det mellom anna av vitenskapleg skolerte meteorologar både her og der. Og dessuten av den seriøse og instruktive miljøfilmen som Al Gore har reist jorda rundt og misjonert med om at så er det. Du har vel også sett den filmen og det programmet som gjekk i norsk TV der Al Gore samtalar med Gro Brundtland? Har du sett nokon annan som så sakleg, pedagogisk og overbevisande som Al Gore kan føre fram si sak? Og ikkje berre det, for å nå ut med budskapet har Al Gore sett det naudsynt å bruke sitt eige private fly for så snøgt som råd er å kome ut med denne filmen.

- Og du veit vel også Alfred, at til grunn for denne filmen ligg såvel vitenskaplege observasjonar som at dette materialet deretter har blitt lagt til rette av mykje profesjonelle reklamefolk så at både du og eg – og andre vanlege folk – skal forstå det heile rett, klemde eg i med til slutt.

Alt ettersom eg eg breidde ut meg om alle ”forståsegpåare”, såg eg at Alfred etter kvart blei raud i ansiktet. Men han avbraut meg ikkje uten eg fekk gjere meg ferdig. Då sa han roleg: ”Reine toskeskapen Jostein!” Deretter spurde han om eg var heilt uvitande om dei nordbuar som i dokumentert historisk tid hadde vore busette på Sørøstgrønland, i ei tid då klimaet der var mykje varmare enn då sunnmøringane og andre skandinaver tok til å drive fangst på Austgrønland. Ja, det måtte eg sjølsagt medgje at eg meir enn vel kjende til.

Så spurde han om eg ikkje hadde fått nokre mineralprøver med fossiler i av far min frå då han var gruveingeniør på 1920-talet i Ny-Ålesund og om den fine mineralsamlinga frå Spitsbergen som morfar, Peter S Brandal, hadde heime på Brandal då eg voks opp. Ja, det kunde eg heller ikkje fornekte.

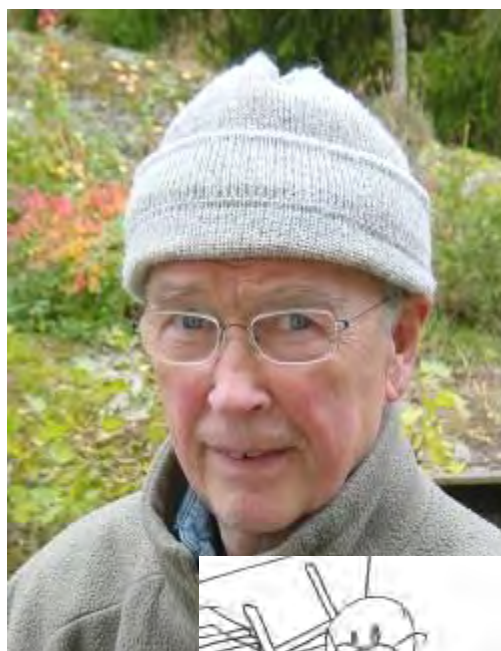
- Og kva for menneske fanst det på den tida som så radikalt kunde påvirke klimaet vårt?
-Nei du, held Alfred fram, den slags klimaendringar er det sola som svarar for. Å påstå noko anna er minst like feil som karen som forfekta at han skulle kunne berge høyavlinga gjennom å spenne katten for høyvogna.

- Det er sjølsagt så at vi ei tid nå har fått noko varmare klima. Og det er nødvendig at vi lærer oss å spare på dei endelege energimengdene som under sers mange, lange tidbolkar har blitt lagra her på jorda. Men det er feil sparetaktikk å skræme folk frå vitet så som mellom andre Al Gore gjer. Difor er det bra at ein brittisk domstol no har påvist så mange feil og overdrifter i filmen at den ikkje får visast for engelske skuleborn uten at læraren kommenterar og legg til rette informasjonen. Den brittiske domaren, Michael Burton, meiner at filmen i hendene på skrupuløse politikere og informatører kan brukast som propaganda, seier Alfred til slutt.

Jostein Hovland

Apache-Indianerne

-Jakten på den tapte stamme



Av Sigbjørn K. Rosback Røren

Eg trur at ei av dei fyrste bøkene eg las i min barndom var ”Klondyke Bill” av Helge Ingstad. Denne boka kom ut i 1941, så eg vil tru at eg var i 10-12 års alderen då eg las den. Seinare las eg det meste av hans forfattarskap etter kvart som åra gjekk.

I samband med Ingstad sin 100 års dag i 1999 blei heile hans forfattarskap gitt ut på nytt, tilsaman 8 bind. Eg sikra meg då, og las alle bøkene i samanheng. I år har eg byrja å lese bøkene på nytt, og er komen til bind 3 som her skal omtalast. Fyrste bind er ”Pelsjegerliv” frå 1931, som han skreiv etter fleire års opphald blant Canadas indianarar. Det andre bindet er ”Øst for den store bre”, som han skreiv i 1935 etter tida som sysselmann på Nordaust Grønland i 1932-33.

Eg skal ikkje leggja skjul på at Helge Ingstad alle tider har vore min favorittforteljar. Han har ein forteljarkunst ein skal leite lenge etter! Og som sjølvaste Knut Hamsun sa til han: ”De er en makeløs skildrer og alt underbygger De med viten”!

Etter mitt syn er Ingstad ein av våre største eventyrarar, polarforskar, vitskapsmann, og ikkje minst eit stort medmenneske! Eg reknar då med både Amundsen, Nansen og Heyerdahl. Det har derfor undra meg at han til stadigheit er blitt stilt i skuggen av desse.

Helge Ingstad skreiv denne boka, ”Apache-Indianerne”, som kom ut fyrste gong i 1939. Det var då 8 år etter hans tid blant Nord Canadas indianarar, som han skreiv om i sin fyrste bok ”Pelsjegerliv”. Etter dette opphaldet blei han utnemnd til sysselmann på ”Eirik Raudes Land”, som okkupantane av eit landområde på Nordaust Grønland då kalla det. Han var der i eit år fra 1931 til 1932 til Grønlandssaka endelig vart avgjort ved domstolen i Haag. Som vel kjent, tapte Norge saka på alle punkt. Etter denne perioda skreiv han ”Øst for den store bre” der han på ein meisterleg måte skildra deira kvardag, livet i små kummerlege hytter og teltliv i snø, vind og bitande kulde. Han skildrar og livet i Antartichavn, der det var radiostasjon med telegrafist som skulle taka imot budskapen om den endelige domen i Haag.

I ”Apache-Indianerne” dreg Ingstad tråden frå tundraen på vestsida av Hudsonbukta der Chipewyan-indianarane (eller Dinn`eh som tyder folket) og som stamma sjølv kalla seg, freista det harde tilvære i skogane og på tundraen, på stadig jakt etter villrein som var livsturvande for dette folket. ”Villrein eterene” vart dei og kalla.

Ved bålet etter endt jakt fortel den gamle hovdingen Tijan om ei svunna storheitstid. ”Ein gong var villreineretane herrar over alt land i nord”. Skogen og viddene var deira, fortel han. Men når dine forfedrar var så talrike og mektige, kvifor gikk det då slik til at stamma mista si makt? Spør forfattern. Hovdingen Tijan svara: ”I gamal tid drog mange indianarar på vandring. Dette hende før dei kvite kom til landet, det er lenge sidan.”

”Kvar reiste dei då”?

”Mot syd” svara Tijon.

”Korleis veit du dette”?

”Dei gamle sa so”!

8 år seinare endar tråden i det solrike Arizona, sydligast i U.S.A.

Saman med ein flokk apache-indianarar rir han omkring i White Mountains veldige skogar. Djupt under ligger ørkenlandet med solsvidde sletter og underlege sprikande kjempekaktus. I flokken er ein kar med ravnsvarv hår og andlet med mongolsk preg. Alt minner om hans indianarvener frå snølandet i nord!

Ein av indianarane feller ein hjort som han slenger bak seg i salen. Kursen vert sett nedetter fjellet til ein apache-leir ved White River.

Ved leirbålet sit Ingstad og lytta til språket. Stemmer, klang og ord har han høyrte titt og ofte ved leirbåla langt mot nord. (Det er stadfesta at Chipwyan-indianarane og Apache-indianarane tilhøyrer den same språkgruppe, nemlig den atabaskiske.)

Om kvelden fortel den gamle medisinnmannen frå gamle dagar: ”Vi låg stadig i krig. Vi var sterkare enn andre stammer og alt land her sør blei vårt. Det var store flokkar av hjort og bøflar, som blei felt med pil og spyd”.

”Kva kalla apachane seg”? Spør Ingstad.

”Dinn`eh” (folket) svara medisinnmannen.

”Har apachane alltid levd her”?

”Vi kom frå eit kaldt land i nord! Det er lenge sidan”.

”Korleis veit du dette”?

”Dei gamle sa så”!

Mørket tetnar, ein apache tek til å slå trommer. Det minner påfallande om polarindianaranes musikk.

På leiting etter den ”tapte stamme” tek Ingstad oss med til Arizona og Mexiko og dei mektige fjella Sierra Madre.

Mangas Caloradas (som tyder raude armar) var utan tvil den mest framtrekande og innflytelsesrike apache-indianar frå 1800 talet. Og dei andre, hovdingane Wictorio, Geronimo og Cochise ikkje så langt etter. Alle etterkomarar av polarindianarane.

I alle høve er ein ting sikkert! Helge Ingstad gir lesarane eit heilt anna syn på indianarane sin skjebne og dei myrderia som blei gjort av dei kvite, både før og etter den amerikanske borgarkrigen, enn det vi fekk framstilt i min ungdomstid i 1950 åra, gjennom dei amerikanske indianar og cowboyfilmene.

Helge Ingstad er ein makelaus forteljar!

Eg vil difor tilrå, ikkje berre å lesa denne boka, men heile han forfattarskap.

Etter at han døde i 2001 utgav hans dotter Benedicte Ingstad boka ”Spor i sneen”, med undertittel ”Etterlatte dikt”.

Dette er dikt som han sjølv ikkje ville gi ut fordi han meinte at dei ikkje var gode nok. Dette seier noko om hans personlegdom!

Eg tilrår på det varmaste å lese også denne boka.

Eit oljesmurt stålhjarte

Litt om ishavsskuter og dieselmotorar.

Av Magnus Sefland

Frå Taube til diesel

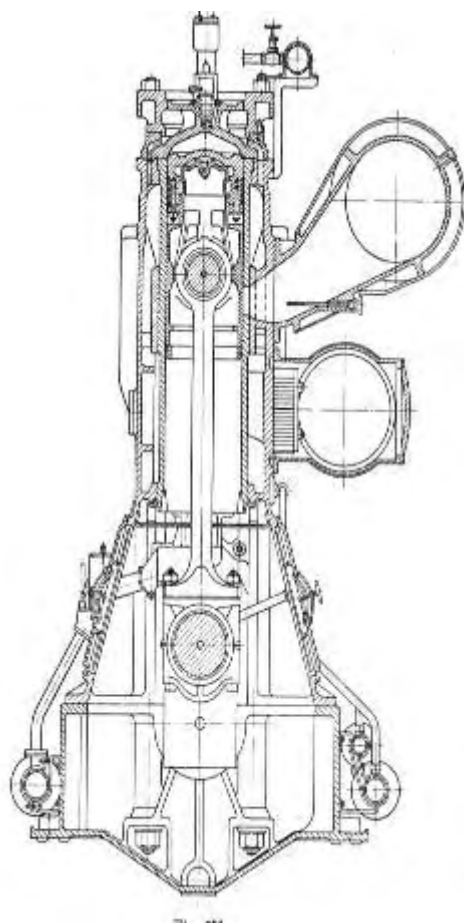
Min sambuar Aud Berit er glad i viser og lyrikk. Ho hadde bestemt seg for at i juli 2007 ville ho vere med på Evert Taube-festivalen på Ängön utanfor Uddevalla i Sverige. Ho skaffa billetter, eg vart hyrt som sjåfør, og vi tok inn på eit hotell i Uddevalla. Programmet den første stemnedagen - med Evert Taube sin son Sven-Bertil Taube som høgdepunkt - var mektig. Men mektig var sant å seie regnet også. Eg vart våt til skinnet, og på stemneplassen gjekk søla til anklane. Det verste var likevel parkeringsplassen - eit stykke nyslega innmark. Alt regnet forvandla parkeringsplassen til ei myr, der bilane sokk ned. Vi greidde såvidt å spinne oss ut av myra. Men mange bilar vart ståande fast. Bergingsbilar og traktorane i grannelaget vart travelt opptatt på laurdagskvelden.

Dagen etter var veret fint. Men parkeringsplassen på Ängön var høgst sannsynleg framleis ei myr. Derfor droppa vi resten av festivalen. I staden reiste vi austover til Trollhättan - med fossefall, kraftverk, sluser og industri. Både Saab og Volvo har fabrikkannlegg i byen. Men ved ei orienteringstavle fall eg for eit gatenamn: Nohabgatan. Namnet Nohab kjende eg igjen som fabrikkmerket til hovudmotorane i *Polarbjörn* (ex *Jopeter*) og *Polarhav*. Namnet gjorde meg nysgjerrig, så den gata måtte vi besøkje.

Nohab i Trollhättan

På veg til Nohabgatan køyrde vi gjennom Erik Carlssons Rondell - ei rundkøyring oppkalla etter rallykøyraren Erik Carlsson, også kalla 'Carlsson på taket', som med sin Saab vann Rallye Monte Carlo tidleg i 1960-åra. Vi kom fram til Nohabgatan, og der fann vi eit stort industrianlegg, ei rekkje fabrikkbygningar i teglstein, heilt klart eit industrianlegg av eldre dato. Rett nok fann vi firmanamn som Nohab, Wärtsilä og MAN. Men der var lite som kunne tyde på maskinindustri og motorproduksjon. Dei gamle teglsteinsbygningane var omdisponert til ein næringspark med ei rekkje foretak i ulike bransjar. Ein del av det gamle industrianlegget hyste museet for bilfabrikken Saab. Saab sin nåverande bilfabrikk ligg derimot på ein heilt annan kant av byen. I same bygget som Saab-museet var også ei museumsavdeling for Nohab-fabrikken. Den fortalde at namnet Nohab er eit bokstavord, konstruert på grunnlag av det fullstendige foretaksnamnet Nydqvist & Holm Aktiebolag.

Foretaket produserte i sine glansdagar turbinar til kraftverk, damplokomotiv, seinare også diesellokomotiv og mellomstore skips- og stasjonærmotorar.



*Nohab Polar-Diesel. «Jopeter» 6 cyl. 1080 ahk
«Polarhav» 8 cyl. 1360 ahk.*

Ein del av skiftetraktorane rundt omkring på norske jarnbanestasjonar går med Nohab-motorar. Ein del av diesellokomotiva på Raumabana skal også ha kome frå Nohab. Fleire av frysebåtane som Johan Hagenæs i Ålesund disponerte i 1950- og -60-åra (*Karitind*, *Kolåstind* og fleire andre) hadde framdriftsmaskinar frå Nohab (Nettstad). Men Nohab-museet i Trollhättan hadde nesten ingen ting som gjaldt skipsmotorar. For meg var det litt skuffande.

Undringa over at Nohab sin skipsmotorproduksjon var så lite dokumentert i museet, gjorde at eg gjekk på internett, leita der og grov meg heilt tilbake til Rudolf Diesel.

Forbrenninga inn i motoren

I andre del av 1800-talet reflekterte ein del maskinistar og ingeniørar over at i ein dampmaskin vart lite av energien i brennstoffet omforma til kraft og rørsle og at mykje av energien forsvann i form av spillvarme. Ingeniørane tok til å reflektere - og etter kvart rekne over - om ikkje energien kunne bli betre utnytta ved å flytte forbrenninga frå fyrgangen under dampkjelen og inn i sjølve motoren der forbrenninga kunne verke direkte på stempelet i maskinen - utan å gå vegen om vassdamp.

I åra frå 1860 til 1890 eksperimenterte ingeniørar og oppfinnarar i mange land med ulike typar av forbrenningsmotorar. Etter kvart kan forbrenningsmotorane delast inn i tre hovudtypar: bensinmotor med forgassar og elektrisk tenning, glødekule/semidieselmotor med tenning frå eit glødeelement i sylindertoppen og dieselmotor med tenning frå høg kompresjon.

Bensinmotoren var praktisk brukbar då tyskarane Gottlieb Daimler og Karl Benz midt på 1880-talet kvar for seg bygde dei første brukbare bilane.

Glødekulemotoren (Akroyd-motoren) vart introdusert av engelskmannen Herbert Akroyd Stuart i 1891. Det var denne motortypen som først kom inn i fiskebåtar og ishavsskuter kort etter 1900. Amundsens *Gjøa* hadde ein glødekulemotor av det danske fabrikatet Dan som framdriftshjelp under ferda gjennom Nordvestpassasjen 1903-06. Den første ishavsskuta på Sunnmøre med forbrenningsmotor skal ha vore *Sleipner* av Ålesund. Men ulike framstillingar i litteraturen gir ulike opplysningar om fabrikat, yting og årstal. Dei er usamde om det var ein Avance på 10 hk i 1905 eller ein Dan på 14 hk i 1907 (Ottesen 2000).

Stuart si oppfinning av glødekulemotoren vart karakterisert som epokegjerande. Men den vart etter kvart stilt i skuggen av Rudolf Diesel sin høgtrykksmotor som vart introdusert i 1897. Men dieselmotoren vart lenge brukt der kraftbehovet var størst, til dømes i større skip og i elektriske aggregat. I fiskebåtar og mindre fartøy var glødekulemotoren i bruk til i 1960-åra (Steiro 1991).

Glødekulemotorar vart produsert ei lang rekkje stader langs norskekysten - så mange stader at vi her må nøye oss med å nemne berre dei som til ulike tider fanst i Møre og Romsdal: Brunvoll, Finnøy, Gideon, Heimdal, Helseth, Hjelset, Nogva, Romsdal, Ulstein, Vestsmøla og Volda (Steiro 1991). Og med det er det slett ikkje sikkert at vi har fått med oss alle i Møre og Romsdal.

Rudolf Diesel

Rudolf Diesel arbeidde for å konstruere ein høgtrykks forbrenningsmotor der kompresjonen i seg sjølv sytte for tenning. Diesel dreiv eksperimenta sine ved Maschinenfabrik Augsburg i Tyskland. (Etter at denne fabrikk slo seg saman med ein liknande fabrikk i Nürnberg, fekk foretaket det kjende merkenamnet MAN). Diesel sitt arbeid fekk økonomisk støtte frå Krupp-konsernet. Arbeidet gjekk ikkje problemfritt føre seg. Fleire av prøvemotorane til Diesel eksploderte og gjorde skade på fabrikklokala. Ein gong var Rudolf Diesel sjølv nær ved å stryke med. Men då Diesel hadde fått motoren til å verke tilfredsstillande og hadde sikra seg patent på oppfinninga, selde han produksjonsrettar til foretak i ei rekkje land.

Eitt av desse foretaka var skipsverftet og motorfabrikken Burmeister & Wain Aktieselskab i København. Dette foretaket bygde det første større havgåande skip med dieseldrift: *Selandia*. Skipet hadde to åttesylindra 4-takts hovudmotorar, kvar av dei på 1250 hestekrefter. *Selandia* vart levert i 1912 (Steiro 1991).

Burmeister & Wain-motorane vart bygde på lisens mange stader. Akers MV i Oslo bygde ei lang rekkje Burmeister & Wain-motorar på lisens, blant anna til somme av hurtigruteskipa i Norge. Etter kvart vart dei største Burmeister & Wain-motorane bygde på lisens.

Götaverken i Göteborg bygde motorar på lisens frå Burmeister & Wain frå 1915 til Götaverken i 1939 hadde utvikla eigne motorar. I perioden 1974-90 gjekk Götaverken tilbake til lisensproduksjon av Burmeister & Wain-motorar (Nettstad).

I 1970-åra rauk Burmeister & Wain sjølv ut i økonomiske vanskar og gjekk konkurs. Då var det nettopp MAN - med hovudsete i München - som overtok Burmeister & Wain. Mykje av MAN B&W Diesel si verksemd i dag består i å selje lisensar til motorprodusentar over heile verda, spesielt dei store skipsbyggjarnasjonane i vår tid: Japan, Korea og Kina (Nettstad).

Ein annan som kjøpte rettane til Diesel var Marcus Wallenberg, direktør for Stockholms Enskilda Bank, mannen som også medverka med kapital til stiftinga av Norsk Hydro i 1905. I 1897 forhandla Wallenberg med Diesel om produksjonsretten for Sverige for seg sjølv og for Burmeister & Wain i Danmark. Wallenberg og Oscar Lamm, direktør for verkstadforetaket Nya AB Atlas i Stockholm, fekk svensk patent på dieselmotoren. Diesel, Wallenberg og Lamm starta motorproduksjon i Stockholm - under namnet AB Diesels Motorer og i samarbeid med Nya AB Atlas (Qvarnström 1973).

Første dieseldrivne skip

På 1800-talet hadde den svenske forretningsfamilien Nobel - familien til dynamittoppfinnaren og Nobelpris-stiftaren Alfred Nobel - engasjert seg i fleire bransjar i Russland - maskinindustri i St. Petersburg og oljeutvinning i Aserbadsjan ved Kaspiahavet. I 1898 forhandla Emanuel Nobel og Marcus Wallenberg med Rudolf Diesel og oppnådde rettar til Nobel-familien til produksjon av motorar for Russland (Qvarnström 1973).

I dei første åra prøvde mange å tilpasse dieselmotoren til framdrift av skip. Problemet var å konstruere ei påliteleg reversering. Medan slik uteksperimentering av ei påliteleg reverseringsmekanisme gjekk føre seg, bygde oljeselskapet Nobel Brothers i Baku det første dieseldrivne skip. Det var ein tankbåt på 800 dwt som vart brukt på Volga. Båten fekk namnet *Vandal* og vart driven av eit diesel-elektrisk system. Motorane var tre firetakts rekkjemotorar, kvar på 120 hk. Dei var produsert ved AB Diesels Motorer i Stockholm (Qvarnström 1973). Om, og eventuelt korleis, framdriftssystemet vart reversert, er ikkje kjent.

Polarskuta *Fram*

Då Colin Archer bygde polarskuta *Fram* i 1892, fekk skuta ein dampmaskin av trippeltypen frå Akers MV på 220 hestekrefter. Denne maskinen stod i skuta under Fridtjof Nansen si ferd mot Nordpolen i 1893-96.

Til Roald Amundsen si sørpolsferd i 1910-12 fekk *Fram* montert ein dieselmotor frå AB Diesels Motorer på 180 hestekrefter. Nobel-fabrikkane og AB Diesels Motorer hadde konstruert og testa ein direkte reversibel totakts motor på 200 hk. Leiar for dette arbeidet var ingeniør Jonas Hesselman i Stockholm. I 1907 vart testmotoren rekna som brukbar til både framdrift og reversering av fartøy. Motoren vart rekna som den første direkte reversible dieselmotor (Qvarnström 1973).

Seinare fekk altså *Fram* montert 180-hestaren. Typenamnet Polar oppstod i samband med sørpolsferda. Det har vorte sagt at sørpolsferda ikkje ville ha vore mogleg å gjennomføre med ein dampdriven *Fram*, på grunn av bunkerskapasiteten. *Fram* ville ikkje ha hatt rom til så mykje kol som det ville kome til å vere trong for på ein ekspedisjon som gjekk rundt halve jordkloden og strekte seg over fleire år. I følgje Aftenposten skal Amundsen ha skrive følgjande til Nansen - i engelsk omsetjing: *'With the "Fram" as a steamer this voyage would hardly have been accomplished, even if we had had a large deck cargo of coal, but now, with our economical motor, good engineers, and plenty of petroleum, under favorable conditions it has been done'* (Crowly).

Då *Fram* kom til Hobart på Tasmania i 1912 etter erobringa av Sørpolen, var noko av det første Amundsen gjorde å telegrafere til motorfabrikken i Stockholm: '*Dieselmotor excellent. Amundsen*' (Nettstad).

Fram var i realiteten ikkje så lite av eit pionerfartøy med omsyn til dieseldrift. Dette var på eit tidspunkt då einskilte fartøy frå Sunnmøre framleis drog i isen med segl som einaste framdrift. I oppgangsåra under første verdskrig vart det bygt ei rekkje nye ishavsskuter for reiarar på Sunnmøre. Nesten alle skutene vart utstyrt med dampmaskin. Først eit tiår etter at *Fram* fekk dieselmotor fekk reiarar på Sunnmøre tru på forbrenningsmotorane (Ishavsmuseet). Men då var konjunkturane i ferd med å snu, og det var lite mon i å fornye ishavsflåten.

Atlas

I 1917 gjekk AB Diesels Motorer i fusjon med Nya AB Atlas. Det samanslegne foretaket, AB Atlas Diesel, vart ein viktig aktør innan produksjon av skipsdieselmotorar. Dei gode røynslene som Amundsen hadde gjort med dieselmotoren i *Fram*, vart ført vidare og nytta av motorfabrikken i marknadsføring. Det gjorde fabrikken ved blant anna ved å vidareføre typenamnet Polar.

Ein av dei som tidleg gjorde seg nytte av Atlas-motorar, var Nils Jakobsen i Narvik. I oppgangstidene under første verdskrig dreiv han ei mangslungen næringsverksemd med tyngdepunkt i Ofoten. Jakobsen si verksemd omfatta både reiarlag og skipsbyggeri. Det siste vart ikkje noko langvarig verksemd, han bygde berre fire fartøy. Eitt av dei var *Polarbjørn*, identisk med den kjende ishavsskuta som høyrde heime i Brandal frå 1930 til 1949. Alle fartøya som Jakobsen bygde, vart utstyrt med dieselmotor frå Atlas. Jakobsen var ein pioner i bruk av fulldieselmotorar. Etter at *Polarbjørn* frå 1930 var i Peter S. Brandal si eige og kom i teneste på sommarekspedisjonar for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, fekk skuta i 1932 ein ny og sterkare dieselmotor - av same fabrikat: Atlas (Ishavsmuseet).

Same året - 1932 - fekk eit foretak i Ålesund levert to store havgåande fiskebåtar av stål ved Trondhjems MV, truleg mest med tanke på torskefiske ved Vest-Grønland. Båtane var *Brategg* og *Nyegg*. Dei fekk begge Atlas Polar dieselmotorar på 500 hk. Etter andre verdskrig vart *Brategg* innkjøpt til Brandal, vart ombygt til ishavsskute og fekk namna *Jopeter*, seinare *Polarbjørn* (nr 3).

Då ishavsskuta *Arktos* i 1939 vart ombygt frå dampdrift til drift med forbrenningsmotor, fekk skuta ein Atlas Polar diesel på 640 hk. Dieselmotorar frå Atlas hadde med andre ord fått eit visst fotfeste i ishavs- og fiskeflåten på Sunnmøre (Ishavsmuseet).

På eit ukjent tidspunkt - truleg ein gong på 1930-talet - selde AB Atlas Diesel rettar til produksjon av dieselmotorar med typenamnet Polar til ein fabrikk i Glasgow med namnet British Auxiliaries. Fabrikken tok seinare namnet British Polar Engines Ltd. Då Christensen Canadian Enterprises (Thor Dahl (Lars Christensen) i Sandefjord og Karl Karlsen i Halifax i samarbeid) rundt 1950 fekk bygt stålskutene *Theron* og *Theta*, var British Polar diesel eit naturleg motorval, også fordi begge skutene vart bygt hos James Lamont i Port Glasgow like i nærleiken av motorfabrikken (Nettstad).

Nokre andre svenske og danske fabrikat



Atlas var ikkje åleine som svensk skipsmotorprodusent. I Stockholm hadde J. & C. G. Bolinders mek. verkstad A/B og J. V. Svenssons Motorfabrik sine produksjonsanlegg, den sistnemnde med merkenamnet Avance. Stockholm var altså eit viktig sentrum for skipsmotorproduksjon. Lysekil mek. verkstad A/B på den svenske vestkysten produserte skipsmotorar under merkenamnet Skandia. Bolinder starta produksjon av oljemotorar i 1894. (Skipsmotorfabrikatet Skandia frå tidleg på 1900-talet har ikkje noko å gjere med lastebil- og båtmotormerket Scania. Scania er det latinske namnet på Skåne).

Desse motorfabrikkane produserte ei mengd skipsmotorar frå hundreårsskiftet og fram over. Desse motorane var av typen glødekule/semidiesel. Amundsen si polarskute *Maud* fekk i 1917 ein Bolinder glødekulemotor på 240 hk. Amundsen lovpriste dieselmotoren i *Fram*. Men då han fekk bygt si eiga skute *Maud*, valde han glødekulemotor (Steiro 1991). Amundsen sin disposisjon her er ikkje umiddelbart lett å forstå.

J. V. Svenssons motorfabrikk endra namn til AB Avancemotor rundt midten av 1920-talet. I 1929 gjekk AB Avancemotor saman med Munktell Mekaniska Verkstad AB i Eskilstuna. I 1932 fusjonerte Bolinder og Munktell til AB Bolinder-Munktell. Og i 1950 gjekk Bolinder-Munktell inn i Volvo-konsernet. I skipsmotorsamanheng går det ei utviklingslinje - om enn noko krokete - frå Bolinder og Avance til Volvo Penta.

Utviklingstrinnet der Munktell var eit merkenamn, omfatta mest traktorar og andre landbruksmaskiner. Men vi kjenner i alle fall ei ishavsskute med motor frå Munktell. Det var *Harmoni* (nr 1) av Tromsdalen - skøyta som forliste ved Kapp Kanin i 1957. *Harmoni* hadde ein einsylindra Munktell semidiesel på 75 hk. Odd M. H. Hansen fortel at på vestisturane vart motoren starta i Tromsø og gjekk samanhengande under heile turen til skøyta var tilbake i Tromsø etter turen. Alt som kunne gå i takt med motoren sine stempelslag, gjorde akkurat det og varierte med skiftande fart på motoren. Dette omfatta også kjeven til maskinisten når han togg skråtobakk (Hansen 1996).

Den første av ishavsskutene på Sunnmøre med glødekule/semidieselmotor som hovudframdrift var truleg *Bratvaag* av Haram med ein Bolinder på 120 hk i 1921. Ei rekkje fiskebåtar og litt mindre ishavsskuter, særleg i Nord-Norge, vart utstyrt med framdriftsmotorar frå Bolinder, Svensson og Lysekil.

Også i Danmark var det tidleg produksjon av glødekule/semidieselmotorar. Dan-motoren i *Gjøa* vart bygt av A/S P. Jørgensen Motorfabrik i København. Ein annan dansk motorfabrikk var Brødrene Houmøller i Frederikshavn. Ein motor på 28 hestekrefter frå Houmøller vart sett inn i ishavsskuta *Alheim* av Brandal i 1912 (Ishavsmuseet). Motorane frå Houmøller fekk seinare merkenamnet Alpha. Vår tids Alpha-fabrikk i Frederikshavn tilhøyrer Burmeister & Wain, som igjen tilhøyrer MAN-gruppa med hovudsete i München.

Wichmann semidiesel erstatta damp

Haldor Andreas Haldorsen på Rubbestadneset i Sunnhordland og Nils N. Finnøy på Finnøy i ytre Romsdal var blant dei første i Norge som bygde glødekulemotorar. Begge dei to bygde sine første brukbare motorar i 1903, og begge starta kvar sine motorfabrikkar (Steiro 1991).

Haldorsen-familien var prega av gudsfrykt, totalfråhald, nøysemd og flid. Haldorsen-fabrikken ekspanderte jamnt, og motorane frå fabrikkene fekk merkenamnet Wichmann, eit gammalt namn i Haldorsen-familien. Haldorsen-familien var også engasjert i nynorsksaka. I motorkatalogane frå fabrikkene vart det ei tid gjort forsøk på å fornorske tekniske framandord så langt råd. Til dømes vart brennoljeventil kalla sprutstykke og sentrifugalpumpe for rundsvivpumpe. Men over tid vart det etter alt å dømme for tungvint å bruke nynorsk i marknadsføring, så fabrikkene gjekk over til bokmål i katalogane (Steiro 1991).

Haldor Andreas Haldorsen vart i 1953 utnemnd til riddar i Den Kongelige St. Olavs Orden for innsatsen sin. Så vidt vi veit var han den einaste av dei mange norske motorbyggjarane som fekk slik heider (Steiro 1991).

Dei første ishavsskutene på Sunnmøre med Wichmann-motorar var truleg *Brandal* og *Signalhorn* av Brandal. Dei fekk begge montert Wichmann glødekule/semidiesel i 1934 som erstatning for dampmaskinane. Året etter fekk *Polaris* (nr 1) ein fire-sylindra semidiesel på 360 hk frå De Forenede Motorfabrikker (Union) i Bergen (Ishavsmuseet).

Ikkje mange år seinare, i 1938, fekk dei to skutene til sameiget Austad/Schjelderup i Tromsø, *Quest* og *Selis*, montert Wichmann semidiesel som erstatning for dampmaskinane. Den ombygginga hadde samanheng med at dei to skutene vart rusta ut for den lange overseglinga til fangst ved Newfoundland i 1939 (Schjelderup-arkivet).

Wichmann arbeidde på 1930-talet med å utvikle ein dieselmotor. I 1937 hadde dei ein framdriftsmotor etter dieselpriippet klar for marknaden. Fabrikkene leverte ein skipsdieselmotor til *Polhavet* av Vartdal i 1939. Det var truleg den første norskbygde dieselmotor til ei ishavsskute frå Sunnmøre (Steiro 1991).

Åra etter andre verdskrig

Slutten av 1940-talet vart prega av at mange skuter fekk dieselmotor som erstatning for dampmaskinane. Mange av desse skutene vart bygt under første verdskrig og var i åra etter andre verdskrig rundt tretti år gamle. Det fanst ingen norske motorfabrikkar som kunne byggje dieselmotorar i høveleg storleik. I Storbritannia fanst det mange minesveiparar som det var liten bruk for etter krigen. Mange av desse båtane var utstyrt med dieselmotorar på 375 hk frå Crossley-fabrikkene i Manchester. Løysinga vart gjerne at ishavsreiarane på Sunnmøre kjøpte inn heile minesveiparar, omdisponerte skroga til lekterar eller liknande - og sette motorane inn i ishavsskutene. Nemninga 'sveiparmaskin' vart nærmast ei omskriving for Crossley.



Foto: Ole-Chr. Røren

Crossley dieselmotor. Nyare utgåve på 440 hk, tilsvarar minesveiparmotorane frå 1940-åra. (Minesveiparmotorane mangla det moderne instumentpanelet).

Også Crossley-motorar med yting i området 400-700 hk vart montert i ishavsskuter. Ei av desse skutene var *Fangstmand*, som fekk ein sekssylindra Crossley på 450 hk i 1950. Finn Sindre Eliassen, redaktør i *Isflaket*, har sjølv fartstid i maskinen på *Fangstmand* på sildefiske ved Island. Bestefaren Håkon J. Brandal - 'Saudebø-Håkon' - var skipper og reiar for *Fangstmand*. Crossley-motoren kom frå England i ei stor trekasse. Håkon J. Brandal tok vare på kassa og brukte materialen til å byggje ei hytte ved Aursnesvatnet i Ulstein (Eliassen: personleg fråsegn).

Polarstar vart bygt i Port Glasgow i 1948. Skuta vart den første norske ishavsskuta av stål. Ved val av framdrift heldt reiarlaget i Brandal fram det som allereie hadde eit visst preg av tradisjon og valde ein Atlas Polar diesel på 900 hk (Ishavsmuseet).

Dette var heilt på slutten av Atlas si glanstid som produsent av skipsmotorar. I 1948 selde Atlas skipsmotorproduksjonen til Nohab. Det øvrige Atlas fusjonerte med belgiske interessentar og danna kompressorprodusenten Atlas Copco. I skipsmotorsamanheng vart Nohab eit nokså direkte framhald av Atlas. Typenamnet Polar har strekt seg over fire fabrikkmerke: først Diesels Polar, så Atlas Polar, deretter Nohab Polar og vidare British Polar.

Polarstar var ikkje åleine som ishavsskute av stål. Under krigen hadde tyskarane fått bygt ein del isgåande slepebåtar. Desse båtene låg meir eller mindre ferdige ved fredsslutninga i 1945. Desse båtene vart bygt ferdige som ishavsskuter. Ei av dei var *Herøysfjord*. Skuta var på fangst ved Newfoundland i 1949. Ho rakk å vise seg som godt eigna i isen før ho forliste på heimturen. Denne skuta hadde ein tysk dieselmotor, frå MWM (Motoren-Werke Mannheim), som var Daimler-Benz-konsernet si avdeling for skips- og stasjonærmotorar (Duesund: personleg fråsegn).

Etter *Herøysfjord* kjøpte reiarar i Tromsø inn fleire slike slepebåtar. Dei gjenoppstod som ein generasjon store ishavsskuter i stål: *Norsel*, *Norbjørn*, *Polarsirkel* og *Norvarg*. Dei fleste av desse skutene vart ved ombygging utstyrt med dieselmotorar på 1200 hk frå MAN. Det var

motorar av ein type som var mykje brukt i tyske ubåtar under krigen (Hansen 1996). Ved slutten av andre verdskrig hadde motorfabrikkane i Tyskland ein del ubåtmotorar ståande på lager. I sluttfasen av krigen var det materiell som vart korkje nytta eller øydelagt. Med dei mangeltilstandane som rådde like etter krigen, vart alt som kunne brukast teke i bruk til sivile formål, også ubåtmotorar. .

Innslaget av krigsmateriell var med andre ord nokså stort. Dette hadde nok ein viss samanheng med at det ikkje fanst motorfabrikkar i Norge som kunne produsere dieselmotorar i høveleg storleik. Krigsmateriellet viste seg kanskje ikkje som det mest slitesterke. Karl J. Brandal var reiar for og skipper på *Flemsøy*, som hadde ein Crossley-motor. Brandal meinte at slitestyrken i Crossley-motorane var 'berre sånn passeleg' (K. J. Brandal: personleg fråsegn). Litt av same røynsleane gjorde reiarane for *Polaris* (2). Ein sommar gjekk dei glipp av ein fraktesong fordi skuta vart liggande ved verkstad på grunn av kluss med MAN-motoren (A. Brandal: personleg fråsegn). Somme av MAN-motorane av ubåt-typen i dei store skutene vart skift ut og erstatta av eit anna tysk fabrikat, nemleg MaK.

Nærmast som kontrast til dei store stålskutene med svensk og tysk framdrift vart det i 1947 og 1948 bygt to treskuter ved Søren A. Frostads båtbyggeri i Tomrefjord til reiarar i Tjørvåg. Begge skutene var på rundt nitti fot, og dei to fekk namna *Polstraum* og *Vestis* (nr 1). Til framdrift fekk begge skutene to-sylindra semidieselmotorar på 180 hk frå Finnøy Motorfabrikk på Finnøya i Sandøy kommune (Bergh 1981). Bygt i Tomrefjord og med framdrift frå Finnøy var dei to Tjørvåg-skutene nærmast for vaskekte romsdalingar å rekne.

På 1950-talet og tidleg 1960-talet vart det i Møre og Romsdal bygt fleire skuter for newfoundlandsfangst. Den første var *Polarbjørn* (nr 2) ved Bolsønes Verft i Molde i 1950. I åra 1956-62 leverte A. M. Liaaens MV *Melshorn* (nr 1), *Jan Mayen*, *Harmoni* og *Veslekari* (nr 2). Alle desse skutene fekk Deutz-motor frå foretaket Klöckner-Humboldt-Deutz i Köln (Deutz er namnet på ein bydel i Köln). Same fabrikat - med 2200 hk - vart valt då *Polarstar* fekk ny framdrift i 1966.

Det var eit kuriøst, lite poeng då danske *Kista Dan* i 1967 vart innkjøpt til Brandal og fekk namnet *Martin Karlsen*. Skuta hadde nemleg ein Burmeister & Wain på 1200 hk. Burmeister & Wain er elles eit motorfabrikat som ein først og fremst tenkjer på i samband med supertankarar på fleire hundre tusen tonn og med atskillege titusen hestekrefter. Burmeister-motoren i *Martin Karlsen* gjekk på lett tungolje - til ei viss fortvilning for maskinistane (Røren: personleg fråsegn).

Ein rettstvist

MAN har sitt utspring ved Maschinenfabrik Augsburg i Augsburg. Det var der Rudolf Diesel utførte dei praktiske eksperimenta som leidde fram til den første brukbare dieselmotoren i 1897. Ved ei fusjonering med Maschinenfabrik Nürnberg fekk foretaket sitt nåverande namn: MAN. Foretaket har hovudkontor i München og produksjonsanlegg i fleire land.

Under opprustinga i Nazi-Tyskland si glanstid hadde det store Krupp-eigde Germaniawerft eit stort og viktig anlegg med skipsverft og motorfabrikk i Kiel. I sluttfasen av andre verdskrig var Kiel eitt av sentra for tysk rustingsindustri som det var viktig for dei allierte maktene å slå ut. Ved kapitulasjonen i 1945 var mykje av anlegga øydelagt av bombing. Likevel låg det til rette for gjenoppbygging av mekanisk industri i Kiel. Berre få år etter krigen vart motorfabrikken Maschinenbau Kiel - med kortforma MAK - skipa. Då melde det seg protestar frå MAN. Kortforma MAK vart visuelt altfor lik MAN. Dei to foretaka hadde ein runde i rettssalane før Maschinenbau Kiel vart pålagt å skrive kortforma av namnet med liten a: MaK.

I dag tilhøyrer MaK det amerikanske konsernet Caterpillar Inc (Nettstad).

Eit mønster

Crossley-motorane frå slutten av 1940-åra vart skift ut med Wichmann diesel i 1960-åra. På den tid hadde Wichmann utvikla tenlege dieselmotorar i høveleg storleik. Ei rekkje av dei mellomstore skutene frå Sunnmøre følgde eit felles mønster mønster.

Første trinn:

Skutene vart bygt under første verdskrig - eller før krigen - og fekk montert dampmaskin, som regel av typen to-sylindra compound.

Andre trinn:

Dampmaskinane vart erstatta av Crossley dieselmotorar i tidsrommet 1947-52.

Tredje trinn:

Overgang frå Crossley diesel til Wichmann diesel i tidsrommet 1962-74.

Fjerde trinn:

Forlist/søkket/verna i perioden 1977-94

Dette mønsteret omfatta *Flemsøy* av Hareid, *Furenak* av Vartdal og *Fangstmand*, *Polaric* og *Aarvak* av Brandal.

Også *Brandal* og *Signalhorn*, begge av Brandal, gjekk inn i dette mønsteret. Men desse to skutene hadde Wichmann semidiesel ein bolk mellom første og andre trinn i oversikten (mellom dampmaskin og Crossley).

Fleire av desse skutene viste seg å vere utruleg seigliva og var nærare sytti år gamle då dei gjekk ut av aktiv teneste (Ishavsmuseet).

Ein Atlas Polar-motor på vandring

Vesleper (nr 2) (ex *Egeria*) av Vartdal var siste sunnmørsskute i isen med dampdrift. Det var i Vestisen i 1954. Etter den tid vart *Vesleper* nedrigga som ishavsskute og omdisponert til fiskebåt. I 1955 fekk skuta ein Atlas Polar på 500 hk i staden for dampmaskinen (Ottesen 2001).

Denne dieselmotoren vart bygt i 1932 og montert i fiskebåten *Brategg*, som vart levert frå Trondhjems MV same året. Under krigen var *Brategg* stasjonert i Nord-Norge og transporterte fisk derifrå og til Tyskland. Oftast gjekk skuta til Hirtshals og lossa lasten der for jarnbanetransport vidare til Tyskland. Men fleire gonger gjorde *Brategg* turen gjennom dei danske belta til Kiel og gjennom Kiel-kanalen til Hamburg. *Brategg* og Atlas-motoren gjorde teneste blant anna på den såkalla *Brategg*-ekspedisjonen til stillehavssektoren i Antarktis i 1947/48 for å leite etter nye kvalfangstfelt.

I 1950 vart *Brategg* kjøpt til Brandal og fekk namnet *Jopeter*. To år seinare fekk *Jopeter* ein Nohab Polar på 1080 hk. Atlas Polar-motoren frå *Jopeter* vart altså sett inn i *Vesleper* (nr 2). Der gjorde motoren teneste til *Vesleper* vart kondemnert i 1958. Atlas-motoren vart då flytt vidare til *Vesleper* (nr 3). Den tredje *Vesleper* vart bygt som dampdriven kvalbåt *Polarbris II* i 1925. I 1959 vart *Polarbris II* ombygt til havfiskebåt *Vesleper* (nr 3) (Ottesen 2001). Båten si historie etter 1965 er ukjend for oss. Dette var ikkje det einaste tilfellet der ein motor vart flytt frå eitt fartøy til eit anna.

Nohab-motoren i Jopeter

Jopeter fekk i 1952 innsett ein 6-sylindra, totakts enkeltvirkande Nohab Polar dieselmotor på 1080 hk i staden for Atlas-motoren som gjekk til *Vesleper* (nr 2). Så vidt vi veit hadde skuta same motoren også den tida ho heitte *Polarbjørn* (nr 3). Det same gjaldt etter salet til Canada i 1974 og dei namneskifta som følgde av salet. Motoren var truleg i drift til skuta vart søkt i nærleiken av Sheet Harbor på Nova Scotia tidleg på 1990-talet (Ishavsmuseet).

På ettersommaren 1955 gjekk *Jopeter* i fart på Aust-Grønland for danske styresmakter. Skuta hadde vore til Danmarkshavn langt nord på Aust-Grønland. På veg sørover og ut av isen gjekk skuta seg fast i isen og miste propellen. Etter ei tids drift i isen med harde skruingar - på ei årstid då det gjekk mot haust og nyis - fann mannskapet å måtte forlate

skuta. Det heile vart registrert som eit forlis, med alt det førte med seg av formalitetar (Olsen; Sandvik: personleg fråsegn; rettsbok 1955).

Stor var overraskinga året etter, då ein norsk flygar i ein dansk ekspedisjon oppdaga *Jopeter* ståande på ei leirgrunne i Mount Norris-fjorden lenger sør på Nordaust-Grønland. Etter ein del formalitetar - og forviklingar - vart *Melshorn* sendt for å slepe *Jopeter* heim til Norge. *Jopeter* var i overraskande god stand etter påkjenningane året før og året heilt på eiga hand i isen. Då danskar som dei første kom om bord i *Jopeter*, var der nok straum i batteria til at dei kunne bruke radioen. Den eine hjelpemotoren med tilhøyrande generator, som stod plassert høgt over dørken i maskinrommet, trong berre ei enkel rehabilitering frå maskinfolka frå *Melshorn* før motoren vart starta (Korshamn: personleg fråsegn).

Jopeter var i uventa god stand etter opphaldet på eiga hand. Men skuta hadde nokre mindre lekkasjar etter skruingane før ho måtte forlatast i isen i september 1955. Vurdering av lekkasjane i september 1955 tilsa at skuta ville gå ned i løpet av tre-fire veker etter at mannskapet hadde forlate ho, dvs innan medio oktober 1955 (Rettsbok 1955). Dette var grunnlag for utbetaling av trygdesummen.

I tillegg til lekkasjane kom det i løpet av vinteren nedbør gjennom luftlyrar og eksosanlegg. Då skuta vart funnen igjen, stod det vatn over dørken i både maskinrommet og lasterommet. I lasterommet låg ein del tome gassflasker nedst med anna last oppe på, slik at lasten oppe på gassflaskene var uskadd av vatnet. I maskinrommet stod vatnet til eit stykke opp på veivhuslukene på hovudmotoren (Besiktigelsesrapport 1956). Vatn hadde trengt inn i motoren, både gjennom eksosanlegget og gjennom smørjeoljesystemet (Røren: personleg fråsegn). Ein del av avismeldingane om kor god stand maskineriet i *Jopeter* var i etter overvintringa, var nok ein del overdrivne.

Jopeter vart slept heim til Norge og gjekk gjennom full overhaling og oppussing på alle måtar. Kort tid seinare fekk skuta namnet *Polarbjørn* (nr 3). Skuta hadde same hovudmotoren til ho vart selt til Canada ved årsskiftet 1974/75. I Canada var skuta i drift under fleire ulike namn til tidleg på 1990-talet. Det er ikkje kjent at skuta skifte motor i den tida heller. Ole-Christen Røren var om bord i skuta på Newfoundland i 1980 og kunne konstatere at hovudmotoren var den same gamle (Røren: personleg fråsegn).



Maskinist Sigmund J. Brandal ved maskintelegrafan på Jopeter (Polarbjørn)

Jopeter sitt opphald i isen vinteren 1955/56 reiser spørsmål om kva slag kjølesystem Nohab-motoren hadde. På Nordaust-Grønland, der *Jopeter* overvintra på eiga hand, går

temperaturane ofte ned til førti kuldegrader. Det er vanskeleg å tenkje seg noko anna enn at mange av desse kuldegradene gjennom ein lang vinter ville trengje inn i båten og forårsake frostsprenging, dersom det stod vatn utan frostvæske i motoren sitt kjølesystem.

Maskinsjef på turen til Nordaust-Grønland i 1955 var Åsmund Tangen frå Midsund. I ein samtale i 2003 fortalde han at motoren hadde kjøling med reint vatn utan frostvæske i eit lukka kjølesystem. Kjølevatnet i hovudmotoren sitt lukka system vart kjølt ned i ein varmevekslar som vart kjølt av sjøvatn som vart sugd inn og etterpå pumpa ut igjen.

I siste perioden om bord før evakueringa av skipsbefalet var Tangen åleine igjen av maskinfolka. Fordi propellen var borte, hadde dei lite nytte av hovudmotoren. Tangen hadde lite å gjere. Som ei form for tidsfordriv tappa han ned kjølevatnet på hovudmotoren. Det er ikkje kjent at motoren hadde fått store skader av frostsprenging under opphaldet på eiga hand. På den måten berga Tangen hovudmotoren frå å bli øydelagt ved frostsprenging. Tangen nemnde dette som ei form for meir tilfeldig tidsfordriv (Tangen: personleg fråsegn). Men kanskje såg han den gong føre seg ein viss sjanse for at siste slag om *Jopeter* ikkje hadde stått ennå.

Det er ukjent om hjelpemotoren som kunne startast umiddelbart etter gjenfinninga, hadde vass- eller luftkjøling. Dersom motoren hadde vasskjøling og kunne startast like etter gjenfinninga, må også den motoren ha vorte nedtappa før dei siste i mannskapet forlet skuta.



«Jopeter» tilbake i Ålesund ettersommaren 1956. (Foto: Ishavsmuseet, fotoarkivet)

Flyslepp i Sør-Atlanteren

Polarhav av Brandal hadde Nohab-motor, i hovudsak same system som *Jopeter* - men *Polarhav* hadde åtte sylindrar mot *Jopeter* sine seks. På fangstfeltet ved Newfoundland utveksla dei to skutene reservedeler etter som det trongst (Røren: personleg fråsegn).

I den sørlege sommaren 1957/58 var *Polarhav* på ekspedisjon til Antarktis for belgiske oppdragsgjevarar. I februar 1958 forlet *Polarhav* Antarktis og gjekk til Cape Town for å

bunkre og proviantere. Deretter sette skuta kurs for Halifax. Derifrå skulle skuta på fangst ved Newfoundland, før ho returnerte til Norge.

Søraust for St. Helena fekk *Polarhav* ein maskinskade. Skuta hadde ein totaktsmotor med eit eige pumpesystem for utspyling av eksos frå sylindrane. Systemet vart drive frå motoren sin hovudaksling via eit tannhjulsystem. Maskinskaden var at eitt av tannhjula i systemet klovna.

For å reparere skaden trong maskinfolka reservedeler som dei ikkje kunne lage sjølve om bord. Skuta var så langt til havs at radioen rakk ikkje til lands. Melding om maskinskaden vart formidla av eit fartøy som var ein stad mellom *Polarhav* og Angola-kysten i det sørvestlege Afrika. Frå Angola vart melding om trongen for reservedeler telegrafert vidare til motorfabrikken i Sverige. Reservedelane vart sendt på hurtigaste måte til Angola.

Fabrikken sende tre separate, komplette sett av reservedeler. Kvart sett av reservedeler vart plassert i kvart sitt tome oljefat. Fata vart fylt med treull som støtdemping og så sveisa igjen, slik at fata vart vasstette. Utanpå fata vart korkplater bøygte rundt fata og overtrekt med sekkestrie. Korkplatene og sekkestriene vart festte rundt fata med stramme metallband. Med slik innpakking kunne dei tre reservedelssetta sleppast i sjøen utan fallskjerm frå fly i låg høgd.

Dei belgiske oppdragsgjevarane for *Polarhav* sitt oppdrag i Antarktis fungerte etter alt å dømme som mellomledd i reservedelstransporten.

Eit fly frå det belgiske flyselskapet Sabena kom frå Mocamedes i Angola og sleppte dei tre fata i sjøen ved sida av *Polarhav*. Folka på *Polarhav* observerte flysleppet. Korkplatene vart knust, og korkbitane spruta saman med vatnet då fata traff havflata. Frå skuta vart det låra ein livbåt som fiska opp dei tre kolia. Med reservedelane om bord i *Polarhav* var reparasjon av maskinskaden ein grei jobb. Hovudmotoren var straks i gang igjen, og *Polarhav* heldt fram til Halifax (Bøe 1990; Pilskog; personleg fråsegn).

Avvikling av motorfabrikkar

Dei mange motorfabrikkane langs kysten i Norge som produserte semidieselmotorar, kom i 1950-åra på defensiven overfor utanlandske motorprodusentar. Somme av fabrikkane gjekk inn i samarbeid, og med sine samla røynsler gjekk dei inn i produksjon av dieselmotorar. Det skjedde med A/S De Forenede Motorfabrikker (Union), A/S Bergen Mekaniske Verksteder, begge i Bergen, Hjelset Motorfabrikk A/S i Ålesund, A/S Brødrene Brunvoll i Molde og Volda Mekaniske Verksted A/S i Volda. Desse fabrikkane gjekk saman om å produsere ein ny dieselmotor; Normo-motoren. Dette samarbeidet varte til 1981, då dei ytre rammevilkåra for samarbeidet ikkje var der lenger (Steiro 1991). Vi har ikkje grunnlag for å bedømme kor vellykka Normo-samarbeidet var. Men vi har registrert at einskildpersonar med bakgrunn i MRF har brukt den litt nedsetjande nemninga 'skrumo' om Normo-motorane.

Dei mindre produsentane av semidieselmotorar orienterte seg i ulike retningar. Fleire spesialiserte seg på gir og propellar. Brunvoll i Molde spesialiserte seg på sidepropellar og thrusterar.

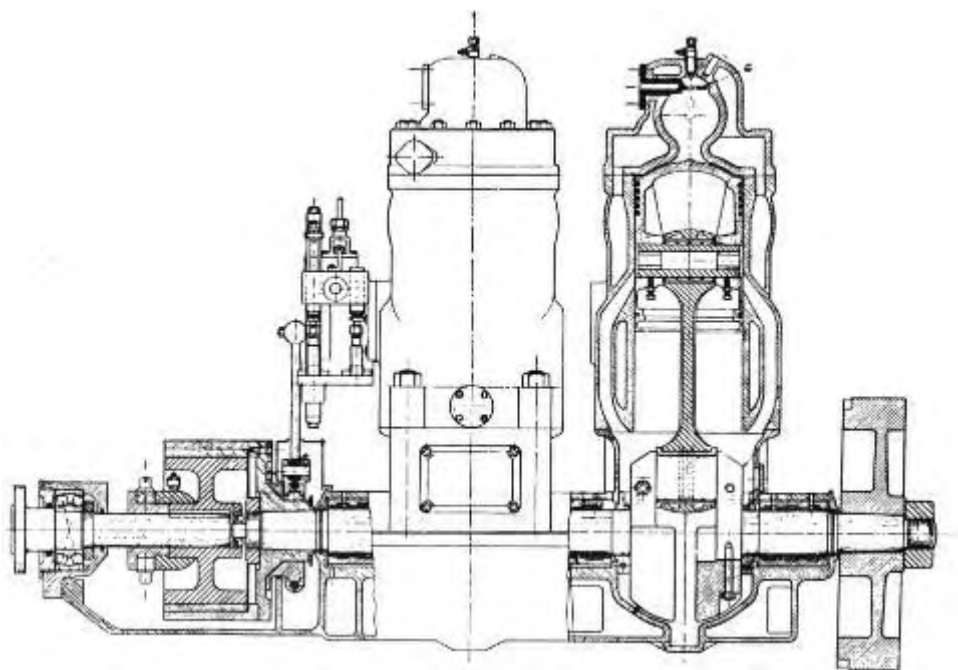
Nokre av dei litt større skipsmotorprodusentane i Norge gjekk gjennom turbulente faser før dei vart oppkjøpt av utanlandske konsern og la om produksjonen til andre produkt enn skipsmotorar. Dette var tilfelle med Wichmann Motorfabrikk på Rubbestadneset. Fabrikken gjekk konkurs i 1978. Haldorsen-familien sitt kristne engasjement kom tydeleg fram då Benjamin Haldorsen var på NRK-Fjernsyn og knytte konkursen til det faktum at det var slutt på å innleie styremøta i fabrikken med andakt (Eigen observasjon).

Etter fleire norske freistnader, og bruk av store midlar, på å stable verksemda på beina igjen, kom Wichmann under den verdsomspennande paraplyen til det finskeigde konsernet Wärtsilä.

Nohab - som vi her har vore innom frå Wallenberg og Diesel sin første dieselmotorproduksjon i Stockholm - gjekk gjennom ei liknande utvikling. Produksjonen av turbinar og lokomotiv utgjorde den viktigaste produksjonen hos Nohab. Skipsmotorproduksjon var berre ein mindre del. På 1970-talet gjekk også Nohab inn i ei krise. Konsern som Bofors og Wärtsilä kom inn. Det førte med seg at Nohab Diesel vart til Wärtsilä Diesel i 1985. Turbinproduksjonen i Trollhättan vart flytt til Kværner sitt anlegg i Kristinehamn. Wärtsilä Diesel flytte motorproduksjonen til Zwolle i Nederland. I Trollhättan er berre den mekaniske verkstaden Nohab Industri AB igjen av det som tidlegare heitte Nydqvist & Holm Aktiebolag (Nettstad).

Totakt eller firetakt?

Kva var grunnane til at somme motorfabrikkar valde totakt, andre firetakt? Svaret er ikkje lett å gje - slett ikkje for oss som ikkje er fagfolk. Men nokre punkt kan nemnast. Totaktsmotoren er enklare bygt og har færre delar som det uunngåeleg blir slitasje på. Firetaktsmotoren er meir komplisert, med fleire delar som det blir slitasje på. Dessutan går firetaktsmotoren litt rolegare og jamnare og har litt betre drivstofføkonomi (Røren: personleg fråsegn). Men å avgjere kva konstruksjonsmåte som på langt sikt er mest påliteleg og mest økonomisk, er det ikkje lett. Vi berre konstaterar at anerkjende motorfabrikkar vel ulike løysingar.



Wichmann glødehode motor.

Semidiesel eller fulldiesel?

Blant skipsmotorar er det gjerne snakk om tre hovudtypar:

A Glødekulemotoren (glødehodemotoren) har eit glødande tennelement på sylindertoppen. Dette tennelementet må varmast, t.d. ved ein blåselampe, til det gløder, før motoren kan startast. Når motoren først går, held tennelementet seg glødande på grunn av eksplosjonsvarmen.

B Tennkulemotoren (semidieselmotoren) er ei vidare utvikling av glødekulemotoren, med eit mindre tennelement og høgare kompresjonsforhold og brennstoffpumpestrykk.

C Dieselmotoren manglar tennelement. Derimot har dieselmotoren høgare kompresjonsforhold og høgare brennstoffpumpetrykk enn semidieselmotoren. Når drivstoffet blir sprøytet inn i sylindern på dieselmotoren, tenner det berre på grunn av varmen som blir skapt gjennom den høge kompresjonen. (Carlberg 1936).

Utviklinga over tid kan illustrerast som ein overgang etter linja glødekulemotor-semidieselmotor-fulldieselmotor. I 1953 peika motorkonstruktør og fabrikkengar ved Wichmann Motorfabrikk A/S, Haldor Andreas Haldorsen, på det viktigaste som på den tid styrte utviklinga i retning av dieselmotor: "*--- Ei samanlikning mellom store motorar syner eit brenselforbruk som avgjort talar til føremon for dieselmotoren. Stort sett kan ein seia at forbruket på glødekulemotoren er om lag 200 gram pr. hk.-time medan det på dieselmotoren er 165 gram pr. hk.-time. ---*" (Haldorsen 1953).

Oppfatningar om forbrenningsmotorar

To forfattarar med maritim og polar tilknytning har gitt uttrykk for sine oppfatningar om forbrenningsmotorar.

Først John Giæver:

Giæver skriv i boka *Hardbalne polarkarar*: '*--- Det er ikke så helt enkelt å få metall til å bevege seg av seg sjøl. --- Et sydlandsk esel som setter seg på halen er for leketøy å regne mot en dau og kald bensinhest. --- En motor er ingen forundringspakke. Vel er den død; men blir den behandlet riktig, vil den være en villig og utrettelig tjener ---* '.

Så Trygve Nordanger i boka *Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939*: '*--- Dieselmotorene i "Polarbjørn" visste hva som kunne kreves av dem. Et oljesmurt stålhjerte som aldri gikk trett. ---* '.

Tittelen på denne artikkelen er henta frå Nordanger sitt utsagn.

Glimt frå industrihistorie

Regnet på den svenske vestkysten gjorde at vi gjekk glipp av ein dag av Evert Taube-festivalen i juli 2007. Til gjengjeld vart det ein spore til ein nærare kik inn i visse sider ved norsk og internasjonal industrihistorie. Og for ordens skuld: Teksten ovanfor er skriven ut frå ein historisk synsvinkel - utan maskinteknisk fagkunnskap.

Sambuar Aud Berit - som ville på Evert Taube-festival, men som gjekk glipp av ein festivaldag - såg ein viss nostalgi, og kanskje også eit snev av poesi, i damplokomotivet frå 1917 som var plassert på uteområdet ved Nohab-museet. I Evert Taube-tekstane finst det som kjent både 'ångare' (dampbåt) og 'eldare' (fyrbøtar).

Referansar:

Informantar

Arnljot Brandal, Karl J. Brandal, Anders Brunvoll, Sigmund Bøe, Ingolf Duesund, Finn Sindre Eliassen, Kåre Haldorsen, Leiv Korshamn, Johan Olsen jr, Kåre M. Pilskog, Ole-Christen Røren, Sigbjørn Røren, Jarle Sandvik, Knut Magnus Småvik, Åsmund Tangen. Helge Ødegård.

Arkivmateriale

Arkivet etter Schjelderup Sælfangstrederi, ved Tore W. Topp, Hamar.

Ishavsmuseet Aarvak, Brandal: Fartøyregister.

MAN AG Historisches Archiv, Augsburg.

Utskrift av rettsbok for Ålesund byrett. År 1955 den 10. oktober. Sak nr. 51/55 B.
Besiktigelsesrapport fra DNV. Datert Hjørungavåg 30/8 1956.

Nettsteder

<http://www.tugboatlars.se/MotorPolar.htm>
<http://sv.wikipedia.org/wiki/NOHAB>
<http://www.raumabanen.com/linkdi3.htm>
<http://www.baat.aller.no/baatweb/bm.nsf/c1256268003cda928025622e0041c8a0/6582...>
<http://www.geocities.com/pnpowerstn/britishpolar.html?200719>
http://da.wikipedia.org/wiki/MAN_B&W_Diesel_A/S
<http://www.Polarhav.com>
<http://www.pnpowerstn.org>

Litteratur

Bergh, Richard: *Ein gong ei ishavsbygd* (1981).
Bøe, Sigmund: *På gyngende grunn* (1990).
Carlberg, Erik: *Oljemotorer* (1936).
Crowly, R. W.: *The "Fram`s" Oil Engine. A Motor for the Antarctic.* (Utklipp frå ukjend publikasjon frå ca 1912/13. MAN AG Historisches Archiv).
Giæver, John: *Hardbalne polarkarer* (1957).
Haldorsen, Haldor Andreas: *1903-1953 Wichmann motorfabrikk a.l.* (1953).
Hansen, Odd M. H.: *Ishavsskutenes historie* (1996).
Karner, Amund: *Lærebok om skipsmotorer.*
Nordanger, Trygve: *Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939* (1980).
Ottesen, Johan:
Ishavsskuter I-III
(1999-2001).
Qvarnström, Rolf G. E.: *Nohab Polar's place in early diesel engine history (The Motor Ship nov. 1973/ MAN AG Historisches Archiv).*
Steiro, Valdemar: *Gammelmotoren* (1991).

Wärtsilä Propulsion
(Red.: Anne Grete Møklebust): *Bilder fra en utvikling* (1993).



Artikkelforfattaren utanfor Nohab sine fabrikklokale i Trollhättan.

SKUTER SOM FORLISTE – 9.

Denne gongen har eg leita fram sjøforklaringa i samband med at den gamle "Polarbjørn" brann opp og sokk ved New Foundland den 16. april 1949.

Skuta var bygd av tre i 1919, og hadde ein bruttotonnasje på 324 tonn.

Skipper på denne turen var Henrik Marø frå Ålesund.

Som det går fram av sjøforklaringa vart mannskapet teke om bord i "Herøyfjord", som var klar til å gå heim etter endt fangstsesong. At denne skuta også forliste under dramatiske omstende då den kom inn til Norskekysten, skal eg koma attende til seinare.

Kasko trydeoppgjeret vart som fylgjer:

"Skipets assuransesum"	kr. 300.000,-	
"Utleigg til sjøforklaring og utskriving av samme"	" 30,	kr. 300.030,-

Vi kan her merke oss at ¼ eigenandel som tidlegare var vanleg, ikkje er nytta her.

Vidare oppgjer for:

"Fast utstyr: Forsikringsbeløp"		kr. 42.150,-
"Forbruksutstyr: Forsikringsbeløp"	kr. 20.000,-	
"- forbruk til forlisdagen"	" 10.000,-	" 10.000,-
"Mannskapets tøy og effekter: Forsikringsbeløp".		" 17.850,-
"Fangst: 8.188 dyr a' kr. 40,-	kr. 327.520,-	
"- 25% uforsikret"	" 81.880,-	" 245.640,-

Totalerstatning for utstyr/fangst/mannskap.	Kr. 315. 640,-
---	----------------

Sjøforklaringa fylgjer i sin heilheit utan øvrige kommentarar frå meg.
God lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren
Ålesund.

U t s k r i f t
av
R e t t s b o k
for
Ålesund byrett.

År 1949 den 3. mai ble rett holdt på Rådhuset i Ålesund.

Rettens formann : kst. dfm. Dagmar Sandvig.

Sjøkyndig rettsvitne : Havnebetjent Ansgar Einågg, habil, har avgitt
forsikring før.

Protokollfører : Rolv Siem.

Sak nr. 28/49 B.

Saken gjelder : Sjøforklaring i anledning M/S "Polarbjörn"s forlis
etter brann ved New Foundland den 16. april 1949.

Til stede : Skipper Marø. For skipsinspektøren møtte besiktigelsesmann
Henning Drevik. For Assuranseforeningen Ishavet møtte
Stein Möller - Christensen.

Dommeren la frem begjæring av 29. april 1949.

Begjæringen ble lest opp og inntas.

Byfogden i Ålesund,

Brandal pr. Aalesund
Norge.

Ålesund.

Herved rekvireres sjøforklaring avholdt i anledning
M/S "Polarbjörn"s forlis ved New Foundland den 16. april 1949.

Ålesund, den 29. april 1949.

fører H. Marø.

Fremsto Henrik Marø, skipper ombord på Polarbjörn, hjemsted, Borgund,
fartssertifikat forevistes, lønn på prosentbasis, formantes
og forklarte :

Han la frem utskrift av skipsjournalen for M/S Polarbjörn som
inntas :

Utskrift av skipsjournalen for M/S "Polarbjörn".

25/2-49. Forlater Ålesund for tur New Foundland.

Lördag 16/4-49.

Fortsetter og bauge innover i kurs rethning West. Kl. 01,30 stopper da isen er for treg. West laber bris med tett tåke. Kl. 0300 Blir dem i maskinrommet opmerksom på at det begynner å ryke under kjelen. Dem setter på brandslangene, og vi rigger spyleslangen ned skyletet. Ser en stund ut som man har fått herredømme over ilden. Kl. 6,30 bluser det plutselig opp igjen, og svart tykk røk fyller hele maskinrummet. Det er umulig å være nede uten gassmaske. Vi tømmer alle brandslukningsapparaterne. Men da det er vanskelig å komme til der det brenner bak i tunnelen er det til ingen nytte. Maskinisten kommer opp nesten ferdig av røyken, og blir lagt frem på gordekket i frisk luft og kommer seg ganske fort. Røyken står nu opp gjennom skaylightet og luftrør, kolsvart og tykk. Vi begynner og rydde opp av akterrommet, og bryter hull i skottet frem mot kjelen og begynner å pøse vann ned der. Kl. 7.00 Tilkalles M/S "Illinois" pr. radio for assistanse. Hører fløyten deres i skodda om b.b. Kl. 7,30. Er "Illinois" på siden akterut, og vi får umbord 2 spyleslanger som settes ned i akterrommet. Men nu slår allerede flammene opp gjennom akterluken og antender trehuken på aktermasten. Kl. 07,50 "Illinois" går fra siden. Da man er redd for maskintankene kan eksplodere. Kl. 08,00 merker en liten eksplosjon og lysmaskinen stopper. Kl. 08,10 anser det for håpløst og ^{noget}gjøre/mere. Overbygget står nu i lys lue. Skipperen beordrer nu alle mann fra borde og ombord i "Illinois". Enkelte av mannskapet hadde fått berget med seg noget av klærne sine. Ellers ingen ting annet blev berget. Kan nu fra "Illinoise" høre og se flere eksplosjoner, flammene står høyt over mastetoppene. Hun brenner helt ned til vannlinjen forut. Kl. 08,30. Blir M/S "Herøyfjord" av Trondheim tilkalt pr. radio, om hun vil ta med mannskapet hjem. Dem var allerede begynt på hjemveien. Men snudde og kom tilbake og gjennom isen og inn. Går ombord i "Herøyfjord" kl. 19.30.

Søndag 17/4-49.

Kl. 00.30 går "Polarbjørn" ned da det ikke er stort igjen over vannet

som ikke var brent opp. Kl. 06.00 begynner "Herøyfjord" å gå utgjennom isen og hjem.

Henrik Marø

M/S Polarbjörn L.D.C.F. bruttodrektighet 324, 33 og fiskerimerke M- 12 - HD. Brannen oppsto under donkeykjelen. Han oppdaget først røyk og vi tok straks brannslangen fram. Vi slo hull på skottet for å kunne pøse vann inn i maskinrommet. Kl. 6 så det ut som vi var delvis herre over ilden, men ilden slo nu kraftigere ut, og vi var nødt til å tilkalle M/S "Illinois" for assistanse.

Med hensyn til brannårsaken har jeg gjort meg opp den mening at den nye oljebrenner muligens kan være årsaken ~~xxx~~ da den varmet for mye oppunder kjelen. Isolasjonen skulle være i orden etter min mening. Fyrangene var isolert. Utførelsen var foretatt av Liaens mek. Verksted. Jeg vet ikke hva slags fabrikat oljebrenneren var av. Maskinrommet var isolert etter forskriftene.

Kl. 7.30 kom M/S "Illinois" og den la til akterut og vi fikk 2 slanger ombord. Men det var forsent å redde båten og flammene sto opp gjennom akterluken. Illinois ble bare liggende et kvarters tid, men da måtte den forlate Polarbjörn da vi fryktet for at maskintankene skulle eksplodere. Det var kapteinen på Illinois som var redd for eksplosjonene og ga ordre til at båten skulle gå fra brannstedet. Polarbjörn hadde 2 brannslukningsapparater, men vi tok dem ikke i bruk før vi hadde tatt på gassmasker. Det var ved $\frac{1}{2}$ 7 tiden.

Etter forespørsel fra dommeren om hvorfor de ikke benyttet brannslukningsapparatene tidligere, svarer skipperen at de trodde slangene ville gjøre bedre nytte så lenge det bare var røyk.

Kl. 8 merket vi en liten eksplosjon og da var det lysmaskinen som stoppet. En ti minutter etter anså vi det for håpløst å gjøre noe mer. Hele overbygget av skipet sto i flammer. Jeg gav da ordre om at alle skulle forlate båten og gå ombord i "Illinois". Mannskapet som holdt til forut fikk reddet noe av tøyet sitt, men de som holt til akterut mistet omtrent alt. Illinois lå omtrent en kvartmil fra Polarbjörn

og vi så båten brenne helt opp.

Kl. 8.30 ble Herøyfjord tilkalt med forespørsel om den ville ta med mannskapet fra Polarbjörn hjem. Vi går ombord i "Herøyfjord" kl. 19.30. Ved 24 - 0.30 tiden sank "Polarbjörn".

Kl. 6.00 om morgenen gikk "Herøyfjord" fra åstedet. Alt som var blitt reddet fra Polarbjörn var blitt bragt ombord i "Herøyfjord".

Brannslukningen ble først foretatt av vakten, men i 5 - 1/26 tiden ble hele mannskapet satt i sving med slukningsarbeidet. Vakten ved maskinen den 16. april var 2. maskinisten, Peder Rebbestad. På dekket var 2. skytteren, Hans R. Brandal. Uframt disse var hele babordvakten, 6 mann på dekk.

Polarbjörn lå på ca. 15 mil misvisende OSO for Bell Isle.

Opplest og vedtatt.

Skipperen avga forsikring på ære og samvittighet.

Bto fram som 1. vitne : Peder Amandus Rebbestad, 37 år gammel

2. maskinist ombord på Polarbjörn, Ålesund, interessert i skibets last, ubeslæktet og uforbunden med skipets neder, formantes og forklarte :

Jeg hadde vakt den natt brannen oppsto på Polarbjörn. Jeg var nede i maskinrummet. Min vakt begynte kl. 12.00, men jeg kan ikke nøyaktig huske når brannen oppsto. Jeg merket først svilukt og litt røyk, varslet straks de andre av mannskapet som hadde vakt, og vi satte igang med brannslanger for å slukke. Røyken var varierende, og en stund så det ut som vi var blitt herre over ilden. Vi tok brannslukningsapparater og alt som vi hadde til rådighet til å slukke med. Jeg sto i maskinen til kl. 1/25, men da var det blitt så mye røyk at jeg ikke kunne være der lenger. Hele mannskapet kom ned etter tur og deltok i slukningsarbeidet.

Brannårsaken. Da vi kom til isen omkring 10. mars merket vi av og til svilukt i maskinrummet. Vi tok derfor og murte opp et ekstra lag med stein i bunnen av fyrgangen, og etter den tid merket

vi ikke mer svilukt.

Jeg tror ikke at brannen hadde noen forbindelse med den nye oljebrenneren, som var av Grønliens fabrikat.

Ca. kl. 2 slukket jeg kjelen. Jeg holdt på med noe pakningsarbeide i forkanten av maskinrummet da jeg merket svilukt. Under kjelen var en halvtoms jernplate. Denne var større enn kjelen. Under jernplaten var treverket. Derfra var det røyken kom.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Sto fram som 2. vitne : Adler Furland, 33 år gammel, 1. maskinist ombord på Polarbjörn, Gåseide, lønn på prosentbasis, ubeslektet med skipets reder og skipper, formantes, forklarte :

Jeg ble purret kl. 4.40 av 2. maskinisten som sa at det brent under kjelen. Han fortalte at det var mye røyk og svilukt. Jeg sprang ned og forsøkte å få brutt opp dørken for å få opp jernplaten. 2 slange ble tatt i bruk, og det tok til å minke på røyken. Imidlertid ble det en times tid etter en tykk sterk røyk som veltet ut fra maskinrummet. Det var vanskelig å se hvor det brente på grunn av all røyken. Om ikke lenge hørte vi braking av ild.

Varmen fra kjelen må naturligvis være årsaken til brannen. Det var ingen antydning til røyk eller brann da jeg gikk fra vakt ved midnatt, og maskinen var i full gang da jeg forlot den. Det var asbest under jernplaten som kjelen sto på. Jernplaten var den samme som var blitt benyttet til den gamle kjelen, og den ble ikke opptatt da den nye ble skiftet inn. Det er vanskelig å si om asbesten var dårlig, for da vi brøt opp jernplaten på branndagen var den så våt at man ikke kunne uttale seg nærmere om det. Imidlertid hadde vi 8 dager tidligere brutt opp jernplaten på grunn av røyk i maskinrummet. Asbesten så da ut til å være tykk og solid. Platen var festet med spissbolter. Det var hel bunn i kjelen, som sto ca. 1½ - 2 tommere over jernplaten. Kjelen sto på føtter, og det ble således et tomrom

mellom platen og kjelen, men dette var støpt igjen.

På forespørsel fra Assuranseforeningen Ishavet v/Stein Möller-Christensen opplyser vitnet at båtens last besto av 8179 dyr.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Sto fram som 3 vitne : Hans Rekdal Brandal, 33 år gammel, Brandal, 2.

skytter ombord på Polarbjörn, økonomisk interessert i skipets last, ubeslektet med partene, formantes og forklarte:

Jeg kom på vakt kl. 24. I 3 tiden ble jeg varslet av maskin-assistenten som sa at det var brutt ut brann i maskinrummet og at de trengte hjelp til å slukke den. Jeg sendte straks noen mann ned for å hjelpe. Selv var jeg ikke i maskinrummet før senere, men da var det så masse røyk at jeg snudde omtrent straks. Litt før kl. 5 varslet jeg kapteinen og han kom ned straks. Brannslanger og brannslukningsapparat var i orden og ble tatt i bruk.

Jeg har ingen mening om hvordan brannen var oppstått. Jeg var ikke med på å slå hull i skottet, for jeg sto på akterdekket og fyllte vannpøser. Skipperen ledet arbeidet. Vi trodde alle at vi skulde klare å slukke brannen.

På forespørsel om hvorfor vitnet som var vakthavende ikke varslet kapteinen straks, svarer vitnet at han ikke trodde brannen var så alvorlig.

Opplest og vedtatt.

Vitnet ble edfestet og fratrådte.

Rettsvitnet hadde intet å bemerke.

Retten hevet.

Dagmar Sandvig.
kst. dfm.

Overensstemmende med rettsboka og
det fremlagte bekreftes :

Dagmar Sandvig
kst. dfm.



Til statskassen betalt :
For behandling kr. 10,-
Utskrift à 3 ark
à 2/- avgj.v/stpm. 6,-
Kr. 16,-

-sekstenkroner-

Selfangst på lærarskulen

Av Rolf O. Klepp



Hendingar du opplevde i gutedagane og som i årevis har vore godt arkiverte i hjernebarken, har med åra ein tendens til å kome fram i dagen. Sjølv om du i mellomtida har gjennomlevd ein dramatisk tidebolk i soga vår, er det likevel dei nære og gode minna du tek vare på.

Sjølvsagt kunne eg ta med fleire namn og årstal til det som her vert omtala, men historia ville då misse litt av fråveret som alltid pregar slike attersyn.

Folk flest hadde lite pengar og korleis kvinnene, som hadde ansvar for hushaldet, klarte å skaffe til veges mat til ein stor barneflokk, er enno ei stor gåte for meg.

Soleis kunne eit stort kjøtstykke vere ein dyrebar eignelut for mange. Denne forteljinga handlar om eit stort kjøtstykke. Gjennom tidene har bygda vår fostra mange fangstmenn og fiskarar. I oppveksten min var det difor vanleg når rutebussen kom, å sjå ein mann i bestedressen som skrevande hjelpte bussjåføren av med ei kasse saltfisk, eller rulla ei tønne kobbekjøt av bussen. For dei som dreiv fiske og fangst, var dette eit kjærkome matauk etter endt tur.

Prisane var like usikre som vêret. Difor var det slett ikkje sjeldan at dette var einaste utbyttet fiskarar og fangstmenn hadde att etter ein lang og slitsam tur.

Likninga var derimot ikkje uinteressert i desse kassene og tønnene. Slike andeler var nemleg ikkje skattefrie. Heller ikkje den gongen skulle slitarane ha noko gratis. Den vonde spekkfingeren som i lang tid etter plaga den heimkomne, var det derimot ingen som spurde etter.

Men så vart trikinane oppdaga. Selkjøt – eller kobbekjøt som me sa – vart helsefårleg. Dette var i trettiåra.

I dag kan det sjå ut som trikinskremslane hadde som føremål å halde dei andre kjøtprisane oppe. Men fangstfolka lét seg ikkje skræme. Dei tok heim kobbekjøt som før. For min eigen del kan eg seie at eg i oppveksten åt meir kobbekjøt enn anna kjøt. Far var maskinist på skuta og hadde dermed noko betre tid enn dei andre om bord. Han brukte frivaktene sine til å skjere seg kjøt. Berre dei beste stykka på dyret vart nytta. Mest ettertrakta var luffane, eller sveivane som dei også vart kalla. Men også andre deler av dyret vart brukt.

Konene til desse fangstfolka vart etter kvart reine ekspertar på tillaging av selkjøt. Tennene vassflyg når eg i dag minnest kobbekjøtkakene som mor laga. Men dette var fattigmannskost. Tru det eller ei; me borna skjemdest av å fortelje at med hadde ete kobbekjøt til middag. Ja, det var den gongen.

I dag har selkjøt vorte restaurantmat og vert rekna for å vere ein utsøkt rett. Prisen er deretter.

Men det fanst matsjønklørar også i trettiåra. Ein av dei var Gjertrud, styraren for lærarskulekjøkenet. Når ho og Anna kokke slo hovuda saman i det store skulekjøkenet der dei svære stimkokarane stod, var det få som gjorde dei rangen stridig i matlaginga. Dette kan nok også mange eldre lærarar skrive under på. Sidan me var næraste granne til skulen, og mor var omgangsven med Gjertrud, fekk ho smak på selkjøt hjå oss. Dette ville ho prøve på skulen, og ho bad far om å ta med ei tønne neste tur. Han skulle få betaling. Frå før brukte ho å kjøpe ei tønne islandssild når far kom heim etter islandssildefisket.

Far spurde for skjemt kva slag selart ho helst ville ha kjøt av. - Er det fleire sortar då? spurde ho. - Ja, mange slag, sa han og nemnde i fleng ringsel, hettekall, klappmus, blueback, gammalhund, kviting, snadd, piselest og gris. Gjertrud måtte le. - Du får ta det som er best, la ho til.

Selkjøtet var sjølvsagt salta. Difor måtte det vatnast grundig ut før bruk, og helst i rennande vatn. På Engeset var vatn mangelvare, også på lærarskulen. Difor vart Smalelva stundom nytta til utvatning av salta matvarer. No vart ein stor stamp full av selkjøt sett under ein liten foss i elva. Det var kobbekjøtkaker som stod på menyen. Vaktmeisteren på skulen tok hand om utvatninga. Han var sjølv nyfiken på korleis elevane ville like den nye matretten. Dei fleste som gjekk på lærarskulen i dei dagar, var ikkje utskjemde i matvegen.

Smalelva er lunefull og kan på kort tid vekse frå ein truskuldig bekk til ei fossande elv, noko ho til fulle fekk vise kring 1930. Då tok elva seg nytt far og sette fjøsen som høyrde til lærarskulen, under vatn. Bortsett frå nokre grisungar vart heile buskapen berga etter heltemodig innsats av mellom andre voldaguten Øyvind Dahl. Han vart for oss smågutar etter dette den store helten. Me vart aldri leie av å høyre dei vaksne fortelje kor han, ridande på lærarskulegalten, eller Munken som han vart kalla, symde rundt i fjøsen og berga grisungar. Vatnet gjorde ikkje berre stor skade på åker og eng, men også i kjellarane i husa i nærleiken. Heller ikkje vårt hus gjekk klart.

- Den gongen var det snø og is som hadde vore årsak til flaumen. No var det ein kraftig regnskyll om natta som fekk elva til å stige. Resultatet var at stampen med selkjøtet fløynde over. I alle hølar nedetter elva låg selsveivar og sveimde. Her var gode råd dyre, og det vart sett i verk ein storstila redningsaksjon. Gymnastikklærer Solstad var ein handlingens mann og leia aksjonen. Samtlege klasser på lærarskulen vart jaga i Smalelva for som han sa, å fange selkjøt. Også utanforståande hadde fått teften av at noko uvanleg gjekk føre seg i elva. Til og med ein framand hund tok del i jakta. Bikkja kom opp av elva med eit stort kjøtstykke i kjeften. På lærarskulen fanst det den gongen mange flinke idrettsmenn. Ein av dei var Veiteberg. Han var nok mest kjend som kulestøytar, men var også rask til beins. Veiteberg stod til knes i vatn då han vart var den tjuvaktige hunden. Som ein hinderløpar bykste han or elva og tok opp jakta på dyret. Hunden som nok var dressert til å levere bytten til herren sin, la i veg. Det var den gongen mykje skog i området og dårleg oversikt. Dei som stod att høyrde losen gå i retning Vikebygda. Om lag ein time etter dette kom ein ålsveitt Veiteberg attende. Kjøtstykket han heldt i handa, vitna om at her hadde det vore kamp. Kjøtet såg mest ut som om det var togge og utattspytta. Dette er det verste eg har vore borti, sa han andpusten, ikkje nok med at hunden var uvillig til å gi frå seg kjøtstykket, men trur du ikkje at eg råka ein skjeggete hundeeigar som meinte det var han som hadde gjeve hunden kjøtbiten. - Men kva tid byrja dei hækne vikebygdingane å føre gardshundane med selkjøt? spurde Veiteberg. - E det kobbekjøt då? spurde hundeeigaren monaleg spakare. Og med felles hjelp lukkast det å rive den store selsveiven frå det blodtørstige dyret. Sjeldan har det vore slik kamp om dette nedvurderte næringsmiddelet som no under eit tuntre på Rotevatn.

Historier som dette går fort i gløymeboka på ein stor læreanstalt. Bygdefolket på Engeset minnest slike hendingar og liknande. Ein elev på den omtala skulen var busett hjå oss i skuletida. Han fekk høyre historia og valde henne til norskstilen sin. Truleg var dette eit godt val for han fekk karakteren S for stilen som fekk tittelen: Selfangst på lærarskulen. (Artikkelen er tidlegare brukt i boka -du store tid! og er brukt etter avtale med forfattaren).

Rosinposen

Turane på ishavet var ofte langvarige, dei kunne vare i fleire månader. Og det var ikkje rart at skipper og mannskap tenkte på dei heime og lengta. Og ein sunnmørsskipper fekk ein gong på heimturen spørsmål om korleis han greip det an når han kom heim. -Du har huset fullt av ungar, så det er vel ikkje så lett å få vere i fred med kona då? - Åh, sa skipperen, eg he med meg ein pose rosiner til borna som eg tømte ut over stovegolvet!

Ishavskvelden 17. oktober.
Eventyraren Per Johnson i storform.

Denne programkvelden under Hareidsstemna er etablert som ein fast tradisjon. Og mange store namn har stilt opp i dei ti åra dette har pågått. Mange gode foredrag har vi høyrte. Men det spørst om ikkje årets foredragshaldar tek kaka.



Vi må slett ikkje gløyme Ulstein mannskor som song vakkert og stemningsfullt; heller ikkje trubaduren Ronald Øvrelid med sine stillferdige, melankolske viser; heller ikkje Leiv Arne Grimstad sitt kåseri der han forklarte ulike maritime ord.

Men hovudpersonen var eventyraren Per Johnson. Det var nok han folk var komne for å høyre jamvel om han for mange enno er lite kjend. Lokalet var fullsett. Og Per skuffa ikkje. I nærare to timar fortalde han frå livet sitt i polarområda – utan manuskript! Per viste seg å vere ein kar som kan fortelje på ein humoristisk, jovial og uformell måte som fanga tilhøyrarane.

Han fortalde korleis det heile tok til i 1962. Lik mange jamnaldringar var han rastlaus og ville finne på noko spennande i sommarferien. Ein dag vasa han seg inn på ein avisioskiosk og stal seg til å lese i Sunmørsposten. Tilfeldigvis stod der ei annonse der *Signalhorn* søkte etter messegut.

Han heiv seg rundt og skreiv ein søknad, men straks han hadde postlagt søknaden, forstod han at han ikkje hadde ein sjanse til å få jobben. Dermed tok han toget til Åndalsnes, buss derifrå til Ålesund og sidan båt til Brandal. Og på kontoret til Martin Karlsen A/S i Brandal var han så heldig at han treffe skipper Bjarte Brandal som var innom. Og der og då fekk han jobben som messegut. Dette var starten på Per Johnson sitt eventyrlege polarliv. Og det var starten på eit varig vennskap med Bjarte Brandal.

Sommaren etter var han lettmatros på *Signalhorn*. Styrmann den sommaren var Moldskred-Sverre. At Per var med på Bjørn Staib sin Nordpol-ekspedisjon som hundekøyrar – og levde i fleire månader blant inuittane på Grønland, vart eit godt grunnlag for hans vidare utvikling som polarmenneske.

Då Caltex starta leiteboring på Blåhuken, var Per med. Og han vart att på Blåhuken som vaktmann då leiteboringa var slutt. Etter militærteneste og nokre år på Gøteborg Tekniske sette han så igjen kursen mot nord.

Per var med då *Harmoni* henta moskus på Grønland i 1969, før han tok to år som isbjørnjeger på Svalbard. Så blei isbjørnen freda. Men Per var ikkje ferdig med Svalbard. Han kjøpte seg sagbruk og skute og tok til å sage drivtømmer der oppe. Men det tok tid å få inn pengane, For å skaffe kontantar, selde Per is til rekefløten; is som han samla med ein sildehov og knuste i ei kvern.



Per på Ishavsmuseet. Foto: Gunnar Wiik

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7

I 1974 forliste Per med *Ove-Jan* på veg til Noreg. Det var eit dramatisk forlis. Etter om lag seks timar i redningsfløten vart dei berga av trålaren *Andenesfisk II*.

Året etter kjøpte Per *Sandsvalen* og dreiv med frakt og litt saging på Svalbard. Noko som Per ikkje nemnde i foredraget, var at forfattaren Jon Michelet kom til Svalbard i 1976 og mønstra som matros og styrmann på *Sandsvalen*. Det var etter det Michelet skreiv den vidgjetne og filmatiserte romanen Orions belte. Mykje av Per sitt eventyrlege polarliv er å finne mellom permanente i Orions belte.

Per Johnson fortalde at han ikkje lenger kjenner suget etter Svalbard. Polarbasillen har på ein måte sleppt taket. No lever han og kona Amy eit stilt liv på øya Helgebostad i Hitra kommune. Dei har nokre dyr, fiskar i sjøen og i nokre vatn. og Per driv sagbruket som ein gong stod i Hjorthamn på Svalbard.

Så mange foredrag om opplevingane sine i nord har han visst ikkje halde. Det kan vel hende det vert fleire etter dette.



Sjøforsikring
— med lokal forankring

Komplette forsikringsløsninger på sjø og land

møretrygd-vb

ÅLESUND
Kongens gate 23
Postboks 98 Sentrum
6001 Ålesund
Telefon 70 10 12 50
Telefax 70 10 12 51
alesund@moretrygd-vb.no
www.moretrygd-vb.no

VOLDA
Holmen 7
Postboks 332
6101 Volda
Telefon 70 05 97 50
Telefax 70 05 97 59
volda@moretrygd-vb.no
www.moretrygd-vb.no

FOSNAVÅG
Vågsplassen
Postboks 250
6099 Fosnavåg
Telefon 70 08 12 80
Telefax 70 08 12 81
heroy@moretrygd-vb.no
www.moretrygd-vb.no

www.trafaholts.no