

ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 2/ 2008 juli 10. årgang, kr. 40,-



Det er 60 år sidan «Polarstar» kom ny frå verftet i Glasgow. Her frå NewFoundland 1965.

I denne utgåva av Isflaket:

M/S «Minna» på ekspedisjonstur 1947
Ekspedisjonen som kunne reddet André Stubbar

Skuter som forliste – «Polarstrøm»
En hodeskalle på vandring
Kommentarer til Frå bokhylla nr 1-2008

Diverse i tilknyting til «Hird»
Frå Arkivet – Ufattelig at vi kom frå det med livet

Gammelhund

ISFLAKET

Redaksjon:

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

Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

God sommar!

Måndag 16. juni var det høgtideleg overlevering av ein båt her på Ishavsmuseet. Det var Ivar Ytreland i lag med danske venner i Nanok, som overleverte båten *Horsa*. Dette vil Isflaket kome tilbake til i neste nummer med ei fyldig dekning.

Til dette nummeret har polarlegenden Per Johnson sendt oss to artiklar. Den eine handlar om ein hovudskalle på vandring. Skallen enda på eit skrivebord i USA. Den skreiv han då han var fangstmann på Svalbard sist på 1960-talet. I den andre rekflekkerer Per Johnson over ingeniør Andree sin lagnad etter havariet med hydrogenballongen Örnen i 1897, i eit forsøk på å nå Nordpolen. Mennene kom seg til Kvitøya og døydde der etter kort tid. Johnson som kjenner Arktis og vilkåra der betre enn dei fleste, skriv om korleis Andree og mennene hans kanskje kunne ha overlevt på Kvitøya til redninga kom.

Knut Bratli – fødd og oppvaksen i Brandal, men busett i Skien – var med *Minna* til Svalbard i 1947 på ekspedisjonstur for Norsk Polarinstittutt. Vi er glad for å kunne presentere Bratli sin artikkel om turen i Isflaket.

Nesten aldri eit nummer av Isflaket utan ein artikkel av Magnus Sefland; han er – som lesarane nok har oppdaga – ein polarskribent i toppklasse. I lag med Jostein Hovland og Johannes Alme har Sefland hatt svært mykje å seie for utviklinga av Isflaket til eit polarmagasin som vert lese med interesse i fleire land. Denne gongen har han samla diverse historier og opplysningar knytt til skøyta *Hird* av Mauseidvåg, som var bygd på ukjend stad i 1910. Det er spennande og lærerik lesnad.

I serien *Skuter som forliste – 11*, har vi denne gongen sjøforklaringa etter forliset til *Polarstrøm* ved Jan Mayen i april 1938. Sigbjørn Røren har også funne fram kaskopolisa, polisa for reiskap, utstyr, fangst og mannskapstøy og oppgjersbrevet for havariet.

I den faste spalten *Frå arkivet* har vi henta fram eit dokument der Lauritz Båtnes frå Mauseidvåg fortel om sine førti sesongar på ishavet. Fortellinga har tittelen *Ufatteleg at vi kom frå det med livet!*

Selfangsten er ikkje det han ein gong var, men Ølhallen i Tromsø består. Og veteranane sit der enno med staupet i neven. Redaktøren gjorde innstig der i mai i år. Inntrykka derifrå kan du lese i spalten *Frå ruffen*.

Ole-Christen Røren har lese omtalen av Johan Ottesen si siste bok om ishavsskutene – *Skuter på selfangst* – i det førre nummeret av Isflaket. Han har skrive nokre kommentarar til den.

Elles har vi ikkje gløymt dei morosame historiene, eller stubbane som vi likar å kalle dei. Dei er med som krydder. Det er viktig å krydre maten. Det visste einkvar stuert på Ishavet også.

Dette vert siste nummeret med denne redaktøren. Det har vore ei spennande tid med mykje arbeid og mange glede. Takk til alle for godt samarbeid.

Ein god sommar til alle!

Brandal 23.06.08 Helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Med M/S MINNA på ekspedisjonstur for Norsk Polarinstitutt til Svalbard sommeren 1947

Av Knut Bratli

Jeg er en av de få på Brandal som ikke har vært på selfangst. Min maritime løpebane er veldig kort. Torsk og sildefiske på M/B Harald (apostelskipet). Sildefiske ved Island i 1946 og 1949. Ekspedisjonstur med M/S Minna i 1947. Etter endt ingeniørutdannelse har jeg stort sett sørget for bysseutstyr til skip og offshore, og dette har medført en del turer for meg, blandt annet til Hawaii. Jeg har hatt god kontakt med det maritime miljøet.

Ekspedisjonens program:

Det skulle landsettes et topograf parti samt en astronom på Hopen og landsettes to topografpartier i Kvalvågen på østsiden av Vest-Spitsbergen omtrent halvveis opp i Storfjorden.

Vi skulle fullføre monteringen av Bellsund radiofyr og Bellsund fyr, likeså Fuglehuken radiofyr og Fuglehuken fyr samt etterse og tenne de øvrige lykter på vestkysten.

Et sjømåleparti skulle detaljmåle Adventfjorden og fjorden inntil Sveagruva. Hvis tiden tillot det skulle vi etterse alle faste sjømerker på vest- og nordkysten av Vest-Spitsbergen samt drive dyplodding langs vestkysten med «Minnas ekkolodd».

Jeg var arbeidsledig, sildoljefabrikken hadde malt opp sin siste sild. Jobben som assistentfyrbøter i meltørka var over. Det var Olav Brandal (Stor-Olav) som jeg var læregutt for. Hans fortellinger om selfangst og polarstrøk satte fantasien i gang. Ønsket om å komme en tur til Svalbard blei fort til virkelighet. En søndag midt i juni møtte jeg Ingolf Røren (Stin Ingolf) som var skipper på M/S Minna. Det var ledig hyre som lettmatros så jeg slo til med en gang.

-M/S Minna (en ex.coaster 11 på 165 tonn, bygget i 1937) ligger på Hatlø verksted. Du kan gå ombord i morgen mandag og starte med maling på galgedekk.

Mannskap på M/S Minna
Skipper Ingolf Røren
Styrmann Norvald Godø
Maskinist Adler Furland
Maskinassistent Odd Dimmen
Matros Peder Mur Brandal (Murapeder)
Lettmatros Knut Bratli
Stuert Anders Herland
Messegutt Ulf Larsen

Jeg kom ombord mandag morgen og satte igang malaingsarbeidet som anvist.

M/S Minna blei bunnsmurt og sjøsatt.

Vi gikk til Brandal for å ta ombord diverse utstyr. Den fremstedelen av lasterommet var innredd med koyer for 17 mann. Mot det nye lugarskotet satte vi tanker for diesel og drikkevann.

Mandag, 23. juni (Jonsokafoten) gikk vi fra Brandal til Ålesund.

Jonsokaften blei feira på Heissa. Jonsokdag gikk vi fra Ålesund til Åndalsnes for å ta ombord ekspedisjonens utstyr og ekspedisjonsfolk som kom fra Oslo.

Fra Åndalsnes var vi innom Grytastranda og tok ombord 2 dorryer, flatbunna båter som tidligere blei brukt da bankskøyten ankret opp og det blei fisket fra dorryene. Tilbake i Ålesund kom byssegutt Ulf Larsen ombord samt mørnstringsmann som mørnstret på mannskapet. Gikk til Brandal for å ta ombord seil, redningsutstyr for 27 mann, en bjørkedalsdorry og reservebatterier til lyset og returnerte til Ålesund.

Torsdag, 26. juni korrigerte vi kompasset, tok ombord proviant og arbeiderne fra Ørsta, Volda. Disse skulle montere radiofyr og fyrlykter. Endelig kunne vi torsdagskveld kl. 2300 starte på turen til Svalbard. Fredag morgen ankom vi Kristiansund, en by i ruiner. I Kristiansund tok vi ombord 62 batterier, batterisyre og diverse utstyr til fyrlyktene. Neste stopp var Harstad hvor vi skulle ta ombord 2 mann, fylle opp diesel og vann, men det tok tid før vi kom så langt. Første stopp var Stokksund på Trøndelagskysten. Varmgang i motorlager var årsaken. Et oljerør var knekt så lageret ikke fikk smøring.

Jeg benyttet anledningen til å sende hilsningstelegram til Josefine og Lorentz Jønson som giftet seg denne lørdagen. Fra Stokksund gikk vi for halv fart til Besaker, der var det verksted som kunne støpe nytt lager.

Etter å ha overholt lager og stempel kjørte vi motoren i 2 timer for kontroll. Alt blei funnet i orden.

Vi forlot Besaker sent på kvelden i tåke og kom ut av kurs i tåka ved passering av Rørvik. Plutselig var det land foran skuta. Jeg skimta et naust og det blei slått full fart aktover, men var en tur opp i støa, naustet kom farlig nær, landkjenninga var så fin at de som sov merka det ikke. Vi bakka ut samtidig som tåka letta, stoppa i Sandenessjøen for lagerkontroll. Vi forlot Sandenessjøen sent søndag kveld.

Lagrene var fremdeles for varme, så det blei besluttet å gå inn til verksted i Bodø. Ankom Bodø mandag kveld 30. juni.



«Minna» med mykje dekkslast.

Oppholdet i Bodø tok sin tid. Nytt trøstlager blei bestilt fra «SKF» i Göteborg. Lageret blei flysentr sammen med 2 mann fra «SKF». Mens vi lå i Bodø benyttet Johan Fredrik Stranger, Johansen, Winsnes og jeg anledningen til å prøveskyte lugeren til astronom Dr.Henie. Det vart litt kanonade på havna i Bodø. Vi måtte jo sjekke om våpenet var brukbart.

Mandag kveld, 7. juli var maskinen klar til prøvekjøring. Maskinen blei kjørt for fullt i 2 timer, men var ikke helt bra. Gikk fra Bodø om natta i midnattsol. Etter 2 timer måtte vi slakke ned til halv fart.

Kaarbø verksted i Harstad var neste stopp. Det blei 2 dagers opphold i Harstad før maskinen blei godkjent frisk. Torsdag, 10. juli kom maskinist Ragnar Hatlø med fly fra Ulsteinvik. Han var tidligere maskinist på M/S Minna. Vi kastet loss og gikk ut på fjorden for prøvekjøring. Kjørte fram og tilbake i 2 timer. Maskinen blei godkjent for tur til Svalbard. Før vi satte kursen til Tromsø tok vi ombord 25 kg dynamitt, 32 gassflasker til fyrlyktene, påhengsmotorer og en dorry.

Fredagskveld 11. juli forlot vi Tromsø med kurs for Hopen som første stopp, passerte Torsvåg i tåke og nordlig liten kuling.

Ved Bjørnøya forandret vi kursen mot Hopen. Etter kursforandringa oppdaget vi ei stor hornmine på babord side. Kursforandringa kom i rett tid. Mandag traff vi et stort drivis belte mellom Bjørnøya og Hopen. Ettter en del bauing måtte vi si stopp. Ingolf våget ikke å presse skuta mer. Utover dagen blei den en råk mot sørvest så vi kom ut av ved Bjørnøya.

Kursen blei satt mot Sørkapp for å sette i land de to topografpartiene som skulle drive oppmåling i området rundt Kvalvågen. Det var ingen is i Storfjorden. Tåka lettet så vi fikk landkjenning og satte partiene i land på riktig sted. Fredag 18. juli nærmet vi oss Hopen i frisk vestlig bris og tåke.

Satte kurs mot Hopen for å sette i land de 2 partiene som skulle jobbe der. Vi kom inn i drivis og tåke. Det blei mange kursendringer før vi kom klar isen, tåka lettet etterhvert.

Vi kom inn i isfritt hav og ankret opp ved Husbekken. Jeg rodde ekspedisjonsleder von Krogh i land for å inspisere radiostasjonen og hilse på telegrafistene. Til lufting hang det 20 stk. bjørneskinn. Det første som møtte meg var en hodeskalle. Det var rester etter skjeletter flere steder på stranda. Astronom dr. Henie og topograf Aspheim med to assistenter med utstyr blei satt på land. Dr. Henie skulle bestemme Hopens plass astronomisk. En automatisk vannstandsmåler skulle også monteres.

Vi gikk fra Hopen ved midnatt. Ved Sørkapp fikk vi frisk bris fra vest og tåke. Ved hjelp av ekkoloddet styrte vi opp langs vestkysten av Spitsbergen.

I kveldinga søndag letta tåka litt så vi fikk landkjenning av Alkehornet. Ankom Longyearbyen natt til mandag 21. juli og la til kai. Mandag og tirsdag brukte vi til lossing og lasting av ekspedisjonens utstyr. Den 23. juli kom Klingenberg som hadde ansvaret for montering av fyrlykter kom ombord sammen med 3 andre. Den ene var krigskorrespondenten Ole Friile Backer som hadde anbefalingsskrivelse fra admiral Danielsen fikk anledning til å embarkere for å ta fotografier langs kysten. Han er også fotograf for det amerikanske tidsskriftet «Life».

Gikk fra Longyearbyen til Kapp Martin for å sette på land fyrgjengen. Var innom Kap Linne og losset utstyr til radiostasjonen. To mann kom også ombord fra museumet i Bergen for å være med noen dager. Ankret opp ved Kapp Martin på ettermiddagen, flau vind og pent vær. Startet lossing av utstyr og proviant til 5 mann som skulle ligge i telt mens de arbeidet på fyrlykt og radiofyr.

Den 24. juli etter endt oppdrag ved Kapp Martin satte vi kursen til Sveagruven, stoppet ved Blåholmen og skiftet gassflasker på fyret. Jeg benyttet anledningen til å samle noen fossiler. Ankret opp ved Sveagruven i kveldinga.

Den 25. juli i stille være med solskinn rodde Mura Peder og jeg ut til Kapp Austerdam. Vi hadde med oss nestleder Lunkvist og fotograf Ole Friile Backer. Mura Peder og jeg hadde spikra sammen en båre til å bære gassflasker på. I tillegg til å skifte gassflasker malte vi også lykta.

I det fine været tok vi det med ro og var først tilbake på «Minna» på ettermiddagen.

Den 26. juli gikk vi fra Sveagruven lørdag morgen i lettskya vær med frisk østlig bris, stoppet ved Kapp Martin for å høre hvordan fremdriften med lyktene var. Det blåste opp til syd østlig kuling så vi kunne ikke ankre opp lenger øst og 3 mann rodde i land med ferskt brød til fyrgjengen. Etter at vi hadde fått ombord de 3 som hadde vært på land, hivde vi opp ankeret, gikk over fjorden og ankret opp ved Mariasundet kl.

04.30. Mannskapet gikk til ro og jeg hadde vakt. Kl. 05.30 måtte jeg purre mannskapet da vi begynte å drive. Vi fikk maskina igang og fikk opp ankeret. Minnas gamle stokkanker hadde ikke tålt påkjjenninga.

Ankerstokken var borte. Det tok tid å få opp ankeret med gangspillet. Det blei endel vandring og synget «sjantis» før det var oppe. Kursen blei satt til Sveagruva for å få laget en ny ankerstokk. Mandag morgen den 27. juli startet 2 mann på verkstedet i Sveagruva og smidde ny ankerstokk.

Vi blei liggende til tirsdag 29. juli før vinden stilnet så vi kunne gå til Kapp Martin for å ta ombord utstyr som skulle til Fuglehuken og Longyearbyen. Vi var også innom Akseløya og skiftet gassflasker før vi satte kursen mot Isfjorden.

Den 31. juli var det som vanlig tåke så det var å gå med halv fart og bruke ekkoloddet. Tåken lettet da vi var ved Kapp Line, fikk sol fra skyfri himmel og flau vind. Vi ankret opp og var i land og skiftet syreflasker på fyret. Fortsatte til Longyearbyen for å losse noe utstyr, tok ombord utstyr til fyrlykta på Fuglehuken samt byssekkull. Det var så lett antennelig at det tok fyr i kullbingen på baksida av kaisinga. Det blei heldigvis oppdaga i tide og ble fort slukket med et par bøtter snø. Mens vi lå i Longyearbyen var vi ute på Vestpynten og skiftet gassflasker og malte fyrlykta. Lørdag, 2. august gikk vi fra Longyearbyen med kurs for Kapp Martin. Vi var ikke kommet så langt ut fjorden før tåka var der. Det var å gå med halv fart og bruke ekkoloddet. Stoppet ved Kapp Line for å fylle ferskvann og fortsatte med halv fart og bruk av ekkoloddet. Tåken lettet da vi ankret opp ved Kapp Martin og tok ombord utstyr og fyrarbeidere som skulle flyttes til Fuglehuken. Søndag natt var alt ombord så vi satte kurs for Fuglehuken og Ny Ålesund, tåken kom og gikk. Søndag middag passerte vi Forlandsende og på ettermiddagen fortøyde vi ved kaia i Ny Ålesund. For meg var det en ekstra opplevelse. Min far jobbet der og var utlånt av Petter Brandal til å bistå Amundsen og hans mannskap.





Mandag, 4. august var det flau vind og klart pent vær med sol over Kongsbreen. Vi tok ombord utstyr til radiofyret på Fuglehuken og ankret opp der i kveldinga. Skuta svingte rundt, vi berørte grunnen og fliser av kjølen fløyt opp, men skuta var tett. Ekkoloddet viste at det var mer enn nok vann under kjølen. Flytta ankerplass og tok noen målinger med handlodd. Det var en spiss (nål) som stakk opp og som ikke tidligere var registrert og vistes ikke på ekkoloddet.

På grunn av høye dønninger var det problem å få utstyret på land. Jeg fikk en del sjø i fjæringen når jeg skulle fra land. Ut på natta var vi ferdige og 5 mann gikk iland for å bygge ferdig fyrene. Den 5. august hivde vi opp ankeret og gikk til Longyearbyen. Onsdag den 6. august gikk vi til Pyramiden for å konferere med russerne om plassering av 2 fyrykter som skulle settes opp for innseilinga til Pyramiden. Som passasjerer hadde vi med forfatter og oppdagelsesreisende Helge Ingstad som var vikar for sysselmann Balstad som var på ferie i Norge. Fotografene sveitseren Renee Gardi, fotograf for det amerikanske tidsskriftet «Life», telegrafbestyrer Nordnes og en russisk tolk. På vegen inn til Pyramiden fikk vi besøk av en liten fugl som landa på dekk. Jeg holdt den i handa mens Helge Ingstad filma. Det var ingen ombord som kjente navnet på fuglen, men etter å ha fått mat og vann lettet den og flyg avgårde. Opptaket blei endel av filmen som Ingstad brukte når han var rundt i folkeakademiene og holdt foredrag om sin sommer på Svalbard. Mottagelsen i Pyramiden var litt lunken inntil direktør Naukin kom tilbake fra Grumantbyen. Stemningen snudde seg da befolkningen fikk beskjed om at de kunne snakke med oss. Direktør Naukin inviterte oss til kinoforestilling og fest om kvelden. Kinosalen var full av gruvebus, bak var det podiet hvor vi som var gjester satt sammen med gruveledelsen. Flere ganger under filmframvisninga kom det bilde av Stalin på lerrettet, da reiste hele salen seg og ropte på kamerat Stalin. Om kvelden var det stor fest med mye mat og drikke. Vi fikk servert den største bløtkake jeg har sett. Kommandør Rolf von Krogh fikk som eldste gjest den ære å åpne bløtkaka. Han stilte for anledningen i full marinegallauniform. Under full jubel drog han sabelen og delte kaka opp i så mange deler som det var folk rundt bordet. Jeg fikk god kontakt med en russisk major som hadde mistet armen i slaget om Stalingrad.

Fredag den 8. august var avsatt til fotografenes dag.

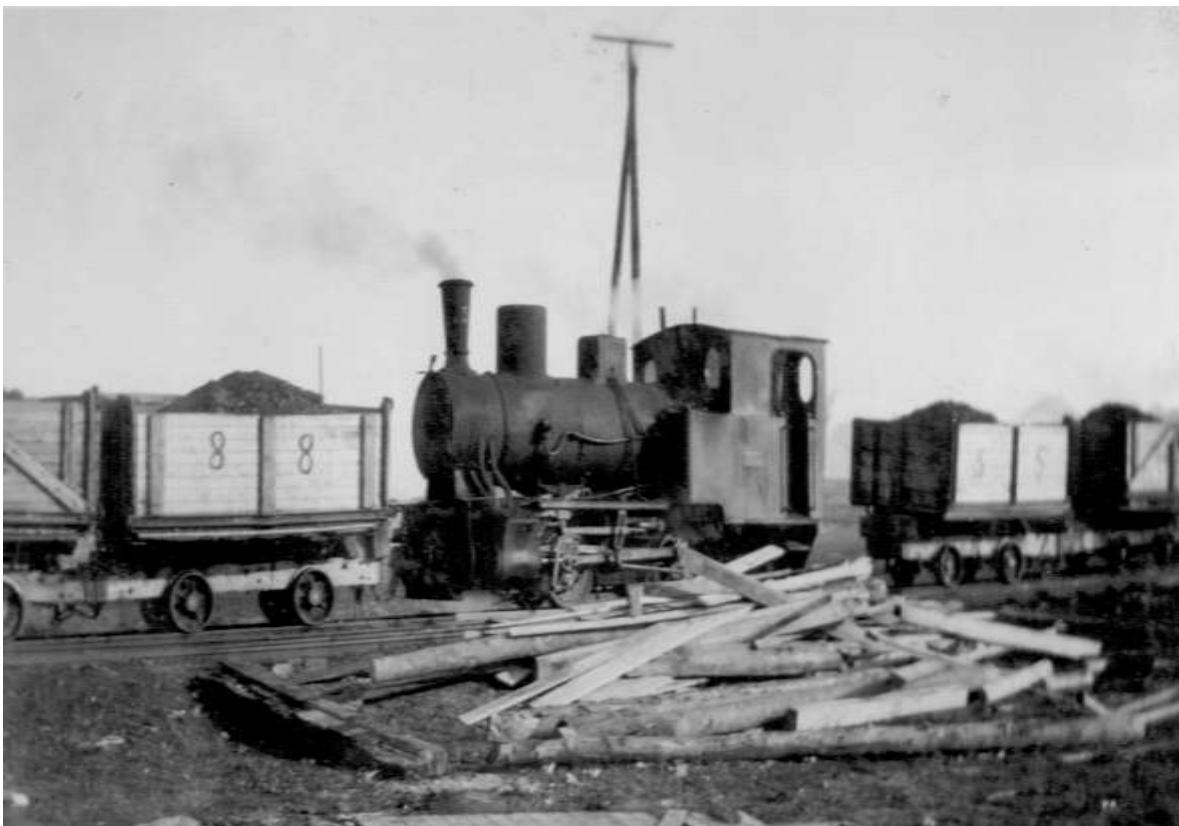
Etter avgang fra pyramiden var vi innom Nordenskjoldsbrean i Tempelfjellet der fotografene tok mange fine bilder. Ankret opp i Longyear om kvelden og passasjerene gikk i land. Fotografene Gardi og Backer skulle være med oss resten av turen.

Søndag kveld den 9. august gikk vi fra Longyear i fint solskinn, men som vanlig kom tåka sigende. Turen skulle gå til Kvalvågen for å levere proviant til landpartiene. Solheim og Lunche drev med topografisk oppmåling. Idet vi runda Sørkapp så vi en tråler som hadde gått på grunn. Vi satte båt på vannet og rodde opp på siden og praiet, men det var ikke livstegn. Vi var ombord, båten var forlatt i hast. Gulluret til kapteinan hang på skottet, alle skipspapirene var på plass. Det var tråleren «Red Gautlet av Fleetwood» som hadde strandet. Mens vi lå der kom tråleren «Northerb Spray» på praiet. De hadde tatt ombord mannskapet. Rormannen hadde sovna. Med en mann på vakt og tåke måtte det gå galt. Vi fortsatte videre rundt Sørkapp og opp Storfjorden. Idet vi skifta kurs fikk vi noen store dønninger med kraftig slingring. Jeg passerte akkurat byssa hvor kokken holdt på å steke pannekaker. Byssegutten vaska dørken, han seilte over dørken og velta bøtta, kokken smelte stekepanna i holdet på han. Ole Friile Backer hadde lagt seg i køya til kokken, han havna på dørken og jeg fikk meg en god glis.

Den 11. august ankret vi opp for å vente på at tåka skulle lette slik at vi kunne finne Kvalvågen. Fortsatte da tåka lettet og kom til Kvalvågen etter en times gange. Der tok vi ombord utstyret og flyttet partiet lenger sør. Meninga var at vi skulle gå opp Hinlopenstretet og rundt nordspissen for å inspisere sjømerker. En av deltakerne i landpartiet Johan Fredrik Stranger-Johannessen hadde ved et uhell skadet øyet. Ved start av påhengsmotoren hadde knuten på startsnora truffet han i øyet. Det var en gammel påhengsmotor hvor en surra snora rundt svinghjulet. Den 12. august returnerte vi til Sveagruva med pasienten da han måtte til lege. For å redde øyet måtte han til spesialist i Norge. Onsdag morgen den 14. august gikk vi ut til Akseløya for å sette han ombord i kullbåten «D/S Hektor» som kom fra Longyearbyen. Jeg rodde pasienten ombord «Hektor» som kom inn i jorden etter avtale. Vi fortsatte til Kapp Linne. Været forandret seg fra rolig vind og sjø til sydostlig sterkt kuling med regn og stor sjø. Ankret opp ved Kapp Linne kl. 20.45. Klokka 23.00 var kulingen økt til liten storm med kraftige regnbygner. Skuta kom i drift, vi hivde opp ankeret og gikk til Longyearbyen og fortøyde ved siden av «Hedvig 1».

Lørdag stilnet vinden til bris så vi kastet loss for å gå til Fuglehuken, var innom Kapp Linne for å hente noe utstyr til fyrtarbeidet på Fuglehuken. Vinden økte til kuling med dis og regn så vi ankret opp ved Forlandssundet. Tidlig søndag morgen hivde vi inn ankeret og fortsatte til Ny Ålesund i nordvestlig kuling. Vi måtte ankre opp ved Brandalspynten. Da hadde vi brukt tre ganger så lang tid enn vanlig på turen på grunn av motvind og høy sjø. Da det var umulig å ligge til kai i Ny Ålesund. Mandag, 18. august kom med sydlig laber bris. Vi gikk til kai i Ny Ålesund for å ta ombord utstyr til fyret på Fuglehuken. Vinden økte til stiv kuling så vi blei liggende ved kai da det var umulig å lande ved Fuglehuken. Kulingen fortsatte så vi blei liggende i påvente av bedre vær. Jeg benyttet anledningen til å se meg omkring i Ny Ålesund. Tok en klatretur til toppen av fortøyningsmasta til luftskipet Norge, fikk en tur inn i gruvene og kjørte verdens nordligste lokomotiv. Smotte-Laurits og faren var fyrbøtere og lokførere så jeg fikk prøve både å fyre og kjøre toget fra kaia og til gruva for henting av last.

Besøkte også Bertel Landmark som bestyrte butikken, så det var brandølinger der også. Det dårlige været fortsatte så vi blei liggende ved kai i Ny Ålesund.



Først onsdag den 20. august var været så pass at vi kunne komme på land på Fuglehuken. Etter at vi var ferdig med lossinga gikk vi nordover og ankret opp i Magdalena bay (Magdalenafjorden). Jeg var på land og så på resten av den store byen som hollenderne hadde der. På turen nordover fortsatte vi, gikk gjennom Sørgatt, var innom Virgohavna, stoppet ved Moffen hvor vi var i land. På Moffen fant jeg en båt som var laget av en plankebite med mast og seil. Det var samme type som vi lagde som guttunger. Hvor var den kommet fra? Ankret opp i Sorgenfjorden, svak bris og lett regn. Fredag, 22. august returnerte vi til Ny Ålesund, været økte til n.n.w. sterke kuling med kraftige snøbygger. Etter å ha passert Velkomstpynten dreide vinden til s.w. Og minket til bris. Passerte Norskøyane i stiv kuling. Sørgatt tok imot oss med s.bris og pent klart vær, kom til Ny Ålesund lørdags kveld. Sønda var det landligge på grunn av dårlig vær på Fuglehuken. Ved ankomst mandag var det fremdeles umulig å lande på grunn av stor sjø, så det var å returnere. Det blei landligge på grunn av storm, høy sjø med mye strøm. På grunn av dårlig ankerbunn var det umulig å ligge ved Fuglehuken så vi returnerte til Ny Ålesund, var innom Brandalspynten og skiftet gassflasker på lykta. Tirsdag var det fremdeles dårlig vær ved Fuglehuken så vi var en tur over til London og beså restene av marmorgruvene. Her hadde noen store planer for utvinning av marmor. Da den første lasten kom over til Storbritania viste det seg at det var bare grus. I frossen tilstand var det fin marmor. Det var gjort store innvesteringer som førte til store økonomiske tap. På vegen tilbake til Ny Ålesund gikk vi inn fjorden til Storholen før vi fotøyde langs kaia i Ny Ålesund.

Onsdag, 27.august var vinden om morgenens laber bris. Vi gikk ut til Fuglehuken for å ta ombord folk og utstyr. Vinden økte utover dagen til full storm. Jeg fikk mye vann i færingen da jeg skulle ro von Krogh i land. Vi fikk ombord en bålast før vi måtte returnere til Ny Ålesund.

Det blei landligge både torsdag og fredag, så jeg fikk god anledning til å bli kjent i Ny Ålesund og omegn. Endelig på lørdag blei været så bra at vi fikk ombord folk og utstyr fra Fuglehuken. Kom til Kapp Line i frisk bris, regn og tåke for å ta ombord endel utstyr. Mandag og tirsdag var vi tre mann av skutebesetningen som hjalp til å sette opp fyrlykta på

Rundodden. Onsdag tok vi ombord 25 tonn kull i sekker som skulle til værvarslingsstasjonen på Kapp Line. Var innom Hjorthamn og lånte en lekter for å frakte kulla i land. Torsdag gikk jeg og Mollvik fra fyrtaket i land for å gjøre en del arbeid på vær- og radiostasjonen. Minna tok ombord en jeep som tilhørte forsvaret. Sysselmannen skulle overta den. Desverre så gikk den igjennom isen våren 1948, men heldigvis så berga folka seg. Minna returnerte til Longyearbyen og videre for å sette opp fyrlykter for innseilinga til Pyramiden. Mollvik og jeg satte opp en ovn i radiorommet, reparerte noen vinduer og andre småting. Vi hadde fine dager den uka vi var på land, tok mange fine turer i området, var innom Russekella. Hadde dårlig utstyr til fiske, såg på restene etter hytta som det engelske mannskapet kom til. Livbåten lå i fjæra, men motoren var vekk.

Blei henta av Minna på mandag, 8. september som var på den siste inspeksjonstur før vi returnerte til Norge. Tente fyret på Kapp Martin. Vi var innom Vårsolbukta og satte i land 2 fangstmenn som skulle overvinstre. Desverre så enda det tragisk. Om våren blei de funnet døde. Den ene i hovedhytta, den andre på en bistaasjon på veien til Sveagruva. De hadde avtale om å feire jula på Kapp Linne, men da de ikke kom blei det av sysselmannen satt igang leiting. Dødsårsaken var sansynligvis matforgiftning. Etter dagbok og kalender har de dødd bare en måned etter at vi satte de på land.

På veg inn til Sveagruven for å ta ombord materialer, proviant og 40 hl kull til Hopen, stoppet vi ved Akseløxa og Blåhuken for å tenne lyktene.

Onsdag, 10. september rundet vi Sørkapp og styrte inn i Storefjorden i stiv no.kuling med snøbyger. Ankret opp i Kvalvågen og tok ombord de 2 landpartiene. Spitsbergen var dekt av snø med sol. Da vi satte kurs mot Hopen blei det pent vær. På Hopen var det en del dønning så landingsforholda var ikke de beste. Det gikk bra med de flatbunna dorriene, de sto støtt på grunnen. Jeg rodde kommandør von Krogh i land i færingen, fikk mye sjø inn i båten da vi landet. Det kom en skikkelig dønning så båten blei halvfull av sjø.

Etter å ha losset proviant, materialer og kull tok vi ombord Askheim og Dr.Hennie med assistenter. Det hadde vært dårlig vær på Hopen i løpet av sommeren. Dr. Hennie hadde kun hatt 18 timers sammenhengende stjerneobservasjoner, men atskillige solobservasjoner. Hopen var på kartet ca. 1 nautisk mil ut av kurs. Vannstandsmåleren som Askheim hadde satt opp gikk fløyten dagen etter vi hadde reist. Det røyk opp til no.stivkuling med store brenninger. Fredag satte vi kurs for Norge i laber bris med alle seil satt. Lørdag og søndag økte vinden til stiv kuling med høy sjø. Mandag passerte vi Fugløykallen fyr og tok ned seila. Innklarerete i Harstad.

Onsdag, 17. september passerte vi Grøttøysundet i laber bris med tåke og regn. Brisen økte til kuling, økte til s.w. Litен storm. Tvers av Fugløya lykt klarte vi ikke å avansere, snudde og gikk inn til Forstranda og fortøyde ved kaia. Torsdag kom med sterkt n.w.kuling måtte forlate kaia da sjøen gikk inn med høye dønninger. Vi fortsatte sørover, men vi fikk problemer med maskina og måtte returnere til Bodø. Det viste seg at maskinfundamentet hadde svikta så maskinen var skeiv med resultat at det blei varmgang i lagra. Vi ringte til kontoret i Brandal som sendte opp M/S Brandal for å slepe oss hjem.

M/S Brandal kom til Bodø mandag og startet på slepinga. Slepet gikk bra, vinden varierte fra laber bris til kuling. Ankom Åndalsnes torsdag kveld og begynte lossing av ekspedisjonsutstyret, Kom til Brandal i sterkt vestlig kuling satte ut ankeret og varpanker bak. Fortøyde godt til kaia.

Turen var slutt!

Ekspedisjonen som kunne ha reddet Andréé

Av Per Johnson

De fleste av oss som har tilbrakt en del av livet i Arktis, kjenner historien om den svenske ballongfarer Andréé og hans menn. De forlot i 1897 Virgohavn på Nordvest Svalbard med ballongen ”Ørnen”. Planen var å krysse nordpolsbassenget.

Verden hørte ikke mer til ekspedisjonen. Spekulasjonene gikk høyt om hva som kunne ha skjedd. Funn av uidentifiserte gjenstander langs Ishavets strender, førte til falske forhåpninger om at ballongfarerne hadde havnet i Sibir, på Grønland eller i Amerikas arktiske områder.

Det gikk 33 år før ishavsskuta ”Brattvåg” av Ålesund ved en tilfeldighet fant Andréés leir på sørvest siden av Kvitøya, øst for Nordaustlandet. Dagboksnotater og fotografier som ble funnet i dødsleiren, viste at ballongen hadde nødlandet i drivisen nord for Svalbard den 14. juli 1897. De tre karene ombord, hadde tatt seg fram over isen mot Frantz Josefs Land. Smeltende is, åpent vann og ukjente havstrømmer, gjorde ferden svært vanskelig. Den 15. september 1897 fikk de land i sikte. Det var iskalotten på Kvitøya. Først den 5. oktober 1897 satte de foten på land. Det siste dagboksnotat er datert 15 oktober. De hadde trolig omkommet kort tid etter dette.



I dag 3 nr. av Aftenposten + Ar-Magazinet. — Lossalig 30 øre.

Aftenposten



Nr. 611 Morgenur Abonnement pris. Innenbyg. Kr. 18,- kr.

Ost. lørdag 7. februar 1931

Abonnement pris. Utenbyg. Kr. 18,- kr. Morgenur. 72 øre



Fig. 1. Andrées rester. Innenside. Innenside, med sine overvintringsnotater. De siste sene er ikke godt bevart, og de rester ikke.



Kvitøyas HEMMELEIGHET

Br det velig å tolke Andrées dagbok?

Dette spørsmålet har jeg alltid vaktet stille seg selv. Hvilke tegn kan vi få til om ektefølgen hans? Eller skal det være meg i alle disse mukkene og dermed i den tekniske tilstand vi var i ikke noen levende overlevende?

Men spørsmål tek seg ofte andre med penne i minn bøker og fulgt høyspråket utredning om de fleste men var gjort og ikke påfyllende nok. Jeg gjorde det med store seter ved takken til gjenom. Men på en punkt fikk jeg ikke svaret. Dette var at hvilket av de to bestemte tegnene som var igjen ble tolket og fortolkt?

Fig. 2. Andrées rester. Innenside. Innenside, med sine overvintringsnotater. De siste sene er ikke godt bevart, og de rester ikke.

Andrées annen, delvis uleselige dagbok tolket.

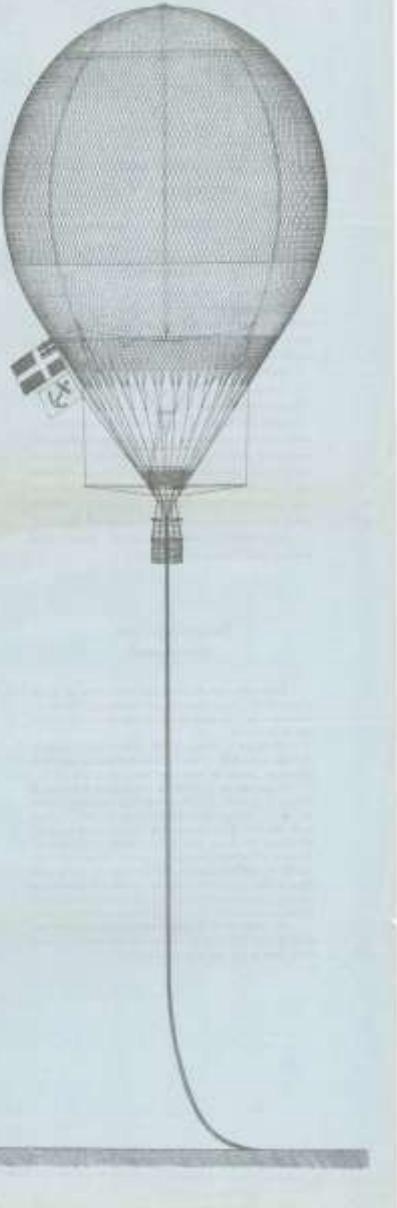
Dagbokens tolker, den svenske sogneprest A. Helgeson, fremlegger gjennem Aftenposten resultatene av sitt arbeid.

Han forteller om sin undersøkelse:

Han forteller om sin undersøkelse:

«Sjeldent funnet

Solarballoon



Det har vært fremsatt mange teorier om hvorfor mennene døde. Trikinose, CO₂ forgiftning, blyforgiftning. Funn av tomme morfin kapsler fra medisinkisten ble tolket som mulig indikasjon på selvmord. I restene av teltleiren, var det ingen tegn på at de hadde laget noen overvintringshytte. Jeg har selv vært flere ganger ved Andrées leir på Kvitøya. Som gammel overvintrer og fangstmann, har jeg en viss forutsetning for å sette meg inn i ballongfarernes situasjon. De hadde nok mat, ammunisjon og klær til å klare en overvintring. De hadde strandet i et område med rike forekomster av hvalross, bjørn og rekved. I klart vær var Nordaustlandet på Svalbard synlig 80 km mot vest. Dagbok notatene gir ingen bestemt pekepinn. Jeg tror at mennene rett og slett gav opp. Dystre, øde omgivelsene, sein høst med mørketid og vinter nær forestående. De manglet tro på at det gikk an å overleve.

Vi vet at Andrée traff Nansen og Johansen i Tromsø sommeren 1896. Nansen og Johansen kom da rett fra sin

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRA

overvintring i steinhytta på Frantz Josefs Land. Andrée visste således godt at Nansen og Johansen hadde overvintret under svært lignende forhold som han selv hadde foran seg. Som vi vet, kom Nansen og Johansen godt fra sitt opphold på Frantz Josefs Land. Men ikke en gang kunnskapen om denne vellykkede overvintring, fikk mot i ballongfarerne. De la seg ned for å dø, helt motløse.

Sommeren 1898 dro den svenske forskeren Nathorst til Svalbard med skipet "Antarctic". Ekspedisjonen hadde som formål å utføre vitenskapelige arbeider. Kartlegging, botaniske, zoologiske og geologiske undersøkelser. I tillegg dybdemålinger og tråling etter underlige sjødyr i havdypet. Det går imidlertid tydelig fram av ekspedisjonsberetningen, at tankene på Andrée og hans menns skjebne, var overordnet. Hver gang de kom i land på ukjente områder, ble strendene trålet for om mulig å finne vrakrester som stammet fra Andrée. De dro til og med til ballongferdens startsted Virgohavn, og lette etter brevduer fra ballongen. Slike brevduer vil jo gjerne vende tilbake til utgangspunktet. Alt var forgjeves.

Da Nathorst og hans folk i august 1898 lå ved Kong Karls Land og kartla denne øygruppen, var de i kontakt med mannskapet på en norsk fangstskute. Skipperen der om bord fortalte at han mente å ha sett et ukjent land øst for Storøya på Nordaustlandet. I dette området var det også tidligere rapportert om land. Det antydede land var blitt navngitt "Gillisland".

Da arbeidet med den første skikkelige kartlegging av Kong Karls Land var avsluttet, satte de kurs for det omtalte landet i nordøst. Den 19.august 1898 fikk de iskappen på Kvitøya i sikte. I dårlig vær med snøbyger, rundet de nordøst pynten på øya, dreide vestover og ankret utfør nord enden av det vi nå kaller Andrée odden. Nathorst og hans folk dro på land, og gikk en runde på denne isfrie delen av Kvitøya.

Nettopp her på denne isfrie odden, var det Andrées leir ble funnet i 1930. Kvitøya er en avlang øy som strekker seg fra nordøst mot sydvest. Øya er fullstendig dekket av en iskappe, bortsett fra Kræmer pynten på øyas nordøst ende og Andrée odden på sørvest enden. Det isfrie området som Nathorst besøkt 19. august 1898 (og hvor Andrée ble funnet 32 år senere) måler grovt regnet 5 x 2 km.

Nathorst skriver om enorme mengder med ismåke. Ellers blir intet nevnt om uvanlige observasjoner. Hele tiden mens de var i land, hørte de dampfløyten på "Antarctic" i snøværet. Skipperen ville sikre seg at landgangspartiet skulle finne tilbake til skipet. Isen satt mot land. Det ble i en fart avgjort at ekspedisjonen skulle dra videre.

Tilslutt vil jeg lansere en besnærrende tanke som det henspeiles på i tittelen til denne artikkelen:

Hvis nå Andrée og hans ledsagere hadde tatt lærdom av det Nansen fortalte om overvintringen på Frantz Josefs Land i 1895-1896.

Hvis de hadde bygd seg en steinhytte med hvalross skinn til tak.

Hvis de hadde drevet intens jakt på bjørn og hvalross til mat og brensel.....

Ja, da kunne de ha overlevd vinteren 1897-98 på Kvitøya og blitt reddet av sine egne landsmenn 19. august 1898, ni måneder etter at de kom seg i land på den dystre Kvitøya, 5. oktober 1897.

Per Johnson, tidligere fangstmann

Litteraturliste:

”Två somrar i norra ishafet”,
A.G. Nathorst, 1899

”Med *Ørnen* mot Polen, S.A.
Andréé

”Fynden på Vitøn”,
Minneutstillningen over
Andréé, Strindbert og Frænkel,
1931

”Andréé gåtan”, H.N. Pallin,
1934

”Litt omkring Andréé”, Peter
W. Sapffe, Polarboka, 1985 –
1986.



I forgrunnen funnstadene på Kvitøya. foto Per Johnson 1970

Diverse i tilknyting til *HIRD*

Av Magnus Sefland

***Hird*-ekspedisjonen**

I 1927 la seks menn ut frå Ålesund med skøyta *Hird*. Målet deira var Nordaust-Grønland. Der hadde dei tenkt å bu i to år og livnære seg med fangst. Alle hadde satsa det meste av det dei åtte for å ruste ut ekspedisjonen. Dei hadde kjøpt *Hird* - ei skøyte som var knapt femti fot og som ikkje kunne reknast som sjødyktig for ei slik ferd. Skøyta var ikkje forsterka for den isnavigering som var nødvendig for å trenge gjennom drivisbeltet og inn til kysten av Nordaust-Grønland. Skøyta var tungt lasta med alt dei trøng for fleire overvintringar. Blant alt det andre hadde dei med material til to hus.

Tiltaket var av det dristige slaget. Ikkje alle liknande tokt i same farvatnet hadde enda godt. Det er nærliggjande å tenkje på Johan A. Olsen-ekspedisjonen med *Anni I* frå Troms i 1922/23. Etter ei overvintring i Myggbukta forsvann *Anni I* med alle ombord på heimturen i 1923 (Isachsen 1925).

Men trass i därlege odds kom *Hird* seg gjennom isbeltet og inn til lands ved Kapp Mary på austspissen av Claveringøya. Alle forsyningar vart tekne på land og ekspedisjonen bygde i starten to hus: Kap Herschell og Elvsborg. Skøyta vart lagt i vinteropplag i ei vik på nordsida av øya Store Finsch i Claveringfjorden. Vika fekk namnet Hirdhamn etter skøyta. Men *Hird* sitt vinteropplag vart ikkje langvarig. Den første hauststormen melde seg tidleg. Stormen sleit skøyta laus frå fortøyningane og dreiv henne mot bergknausar på land, slik at skøyta totalhavarerte.

Hird-ekspedisjonen bygde fleire fangststasjonar. Første året - 1927/28 - var fangstresultatet berre sånn passeleg bra. Men andre året var karane meir fortrulege med fangstteknikkane, og dei fekk eit fangstresultat som dei var langt meir nøgde med. I 1929 kom ekspedisjonsmedlemane heim med *Veslekari*, som det året var ekspedisjonsfartøy til Nordaust-Grønland for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (NSIU).

Den viktigaste bakgrunnen for ein slik fangstekspedisjon finn ein i dei tronge tidene med arbeidsløyse som rådde på 1920-talet. Tidlegare var utvandring til Amerika ei vanleg kriseløysing. Men etter første verdskrig la amerikanarane sterke restriksjonar på innvandringa. Derfor var den utvegen stengd for mange. At dette dreia seg om inntekt og levemåte, går fram av det som ekspedisjonleiar Jonas Karlsbakk skreiv i dagboka si etter at dei hadde forlate Ålesund og var komne ut i rom sjø:

*'Farvel O moder Norge nu
reiser jeg fra dig,
hav tak fordi du kaver og har
oppfostret mig.
Du blev for knap med kosten
imot din fiskerflok,
du finner oss på Grønland,
der får vi mer enn nok.'*
(Rogne 1981).



Modell av skøyta «Hird»

Hird-ekspedisjonen gjekk føre seg i ei tid då Danmark og Norge låg i konflikt om råderetten over Aust-Grønland (Rogne 1981; Mikkelsen 1994). Ein skal ikkje sjå bort frå at også nasjonal patriotisme og rein eventyrlyst kan ha vore medverkande motiv for å dra på ekspedisjonen.

Mannskapet

Dei seks i mannskapet var ekspedisjonsleiar Jonas Karlsbakk, og vidare Herman Andresen, Jørgen Furnes, Peder Røbekk, Peder Sulebust og August Hansen. Alle dei fem første var frå Sula, August Hansen var frå Troms. August Hansen skal visstnok ha vore den mest navigasjonskunnige av dei seks, og dermed som skipper å rekne. Utan at vi kjenner grunnen tok Hansen berre ei overvintring på Nordaust-Grønland. Han fann seg skyss og reiste heim igjen i 1928. Vi veit ikkje kva fartøy han reiste heim med. Men *Terningen* av Tromsø, som i 1928 henta heim Foldvik-ekspedisjonen, kan ha vore eit aktuelt far. Dei andre ekspedisjonsdeltakarane kom heim med *Veslekari* i 1929 (Rogne 1981; Mikkelsen 1994).

Lokalisering av hus

Hird-ekspedisjonen heldt til i det som vart kalla 'det nordlege sunnmørsterrenget' - Sabineøya, sørsida av Wollaston Forland, sørsida av Claveringøya og tilstøytande områder. Der bygde dei stasjonane Kap Herschell på sørspissen av Wollaston Forland, Elvsborg på sørsida av Claveringøya og Jacksonstua på Jacksonøya. I tillegg budde eit par mann i Germaniahamn eitt av åra, i eit hus som var bygt av danskar tidlegare og som akkurat det året var ubebodd.

Då somme av deltakarane i *Hird*-ekspedisjonen i 1930 og seinare kom tilbake til Nordaust-Grønland på nye overvintringar, delte gruppene seg i to. Den eine gruppena tok i bruk det nordlege sunnmørsterrenget på nytt. Den andre gruppena slo seg ned i området sør for Kong Oscars Fjord. Dette området vart gjerne kalla 'det sørlege sunnmørsterrenget' (Rogne 1981; Mikkelsen 1994).

Skøyta

Motorskøyta *Hird* vart bygt av tre på ukjend stad i 1910. Måla på skøyta var 48 x 14.5 x 7.5 fot. Ho hadde ein einsylindra glødekulemotor av fabrikatet Bolinder som ytte 40 hk. *Hird* høyrde heime i Mauseidvåg og hadde fiskerimerket M 114 B, registrert i dåverande Borgund kommune. I 1920-åra var det eit partreiarlag, med Petter L. Røbæk i Mauseidvåg som korresponderande reiar, som åtte *Hird*. Dei seks ekspedisjonsmedlemene gjekk saman og kjøpte *Hird*, men dei hadde ikkje midlar til å teikne forsikring.

Det er dårleg med fotografi som viser *Hird* sine bygningsmessige trekk. Fotografi av ein modell av *Hird* viser ei skøyte med klyverbom, styrehus og maskinrom akter og to master med takling som galeas. Modellen har skøyteror - eit arrangement som ein skulle tru var svært sårbart i drivisbeltet som fartøyet måtte forser for å kome inn til kysten av Nordaust-Grønland. *Hird* vart lagt i vinteropplag i ei vik på nordsida av Store Finsch-øya. Det var den tryggaste opplagsstaden ekspedisjonen fann. Derfor var det litt paradoksalt at det var akkurat der fartøyet vart slege til vrak mot bergknausane i fjøra i ein tidleg hauststorm i 1927 - etter at fartøyet hadde forsert drivisbeltet utanfor kysten.

Dei fleste fotografiya som finst av *Hird*, viser båten som vrak ved Store Finsch og er tekne mange år etter havariet (Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister).

Knut Røbekk

Etter *Hird*-ekspedisjonen var Peder Røbekk heime eitt år. I 1930 reiste han på ny overvintring, denne gongen under leiing av Jonas Karlsbakk i det som gjekk under namnet *Møre Grønlandsekspeditionen*. Gruppa på seks delte seg i to. Herman Andresen og Peder Røbekk på Kap Herschell i det før nemnde 'nordlege sunnmørsterrenget'. Dei fire andre i det 'sørlege sunnmørsterrenget', sør for Kong Oscars Fjord. Der bygde Jonas Karlsbakk og Odd Aambakk stasjonen Antarctichamn. Knut Røbekk og Peder Sulebakk bygde stasjonen Kap Petersén. Knut Røbekk var ein brorson av Peder Røbekk. I 1930 var Knut 19 år.

I 1931 reiste Karlsbakk og Peder Røbekk heim med *Polarbjørn*, Karlsbakk visstnok på grunn av eit magevonde. Knut Røbekk flytte då til Kap Herschell for å fangste saman med Andresen. Aambakk og Sulebakk vart då åleine i høvesvis Antarctichamn og Kap Petersén. Dette rekna dei fire gjenverande ekspedisjonsmedlemene som den gunstigaste disponeringa av folk i fangstterrenget.

Hendingane i løpet av vinteren 1931/32 tok ei tragisk vending. Tidleg på vinteren kom ikkje Knut Røbekk tilbake til Kap Herschell frå ein fangsttur, slik han normalt burde. Andresen ettersøkte Røbekk på alle stasjonane der danskar heldt til og Røbekk kunne tenkjast å ha vore. Etter at alle utvegar var prøvd og undersøkt, var Andresen sin konklusjon at Røbekk måtte ha forulykka. Sulebakk flytte frå Kap Petersén til Kap Herschell for å hjelpe Andresen med ettersøkinga etter Røbekk. Våren 1932 viste det seg at Røbekk med hundesleden hadde køyrt seg gjennom sjøisen nær stasjonen Elvsborg og drukna. Andresen og Sulebakk fann lika av Røbekk og hundane halvt nedfrosne i isen. Først i vårløysinga lukkast det Andresen og Sulebakk å hogge liket av Røbekk fri. Røbekk skal då ha vore heilt fastvikla i trekksnorene til hundesleden. Andresen og Sulebakk gravla Røbekk i nærlieken av Kap Herschell. Sommaren 1932 vart Røbekk si båre teka opp igjen og send heim med *Polarbjørn*, slik at han fekk sin endelege kvilestad i heimleg jord (Mikkelsen 1994; A. og O. Røbekk: Personleg fråsegn).

Uthaldande grønlandsveteranar

Den mest uthaldande av *Hird*-karane var Herman Andresen. Med visse avbrot overvintra han sjølv fram til 1939. Ved det tyske angrepet på Norge i april 1940 var Andresen på selfangst med *Polarbjørn* ved Newfoundland. Han vart verande i Nord-Amerika og var med på tilsvarande fangst også i 1941, den såkalla vitaminfangsten. Seinare var han slepebåtførar på Baffin Land og rådgjevar i polarsaker for den norske ambassaden i Washington og for amerikanske styresmakter (Giæver 1957; Molværsmyr: Personleg fråsegn).

Etter krigen tok han opp igjen fangstverksemda. Men då avgrensa han si eiga deltaking til å organisere og ruste ut ekspedisjonar med innleigde fangstfolk. Sjølv overvintra han ikkje på Nordaust-Grønland etter krigen. Akkurat det hadde mest samanheng med ein ryggskade som han fekk i ein flystyrt på Baffin Land i krigstida. Men han besøkte Nordaust-Grønland på avløysingsekspedisjonane dei fleste somrane. Han var med ved forsyning og utskifting av folk på fangststasjonane. Dessutan fiska han laks i elvane på Nordaust-Grønland. På avløysingsturen til Nordaust-Grønland i 1957 var han med på forliset til *Polarbjørn* ved Jacksonøya. (Denne skuta var *Polarbjørn* nummer to. *Polarbjørn* nummer ein forliste ved brann på fangstfeltet ved Newfoundland i 1949). På avløysingsturane i 1950-åra var oftast John Giæver senior ekspedisjonsleiar for Norsk Polarinstittutt og Arktisk Næringsdrift A/S. Når Giæver hadde eitt eller anna forfall, tok Søren Richter over funksjonen. Parallelt med desse to var Andresen med som ekspedisjonsleiar for sine fangstfolk (Giæver 1957; Molværsmyr; Giæver junior: Personleg fråsegn).

Den norske aktiviteten på Nordaust-Grønland vart avvikla i 1959. Ekspedisjonsfartøy det året var *Polarsel* av Hareid, skipper Ottar M. Brandal. Ekspedisjonsleiar for Norsk Polarinstittutt og Arktisk Næringsdrift A/S var Søren Richter. Han var med på flaggheisinga ved annekteringa av Eirik Raudes Land i Myggbukta i 1931, og han fekk den symboltunge oppgåva å fire det norske flagget for siste gong i Myggbukta i 1959 (Alme; Brandal: Personleg fråsegn).

Herman Andresen var med på ekspedisjonen også i 1959. Då hadde han på ulike måtar vore involvert i aktivitet på Grønland sidan 1927. I tillegg til å vere ein av dei mest hardføre fangstfolka, var han også opphav til ei rekke utsegner og frodige historier. Dette gav han tilnamn som 'Greven av Kap Herschell', 'Ishavets Münchhausen' og liknande.

Herman Andresen vart fødd i Vesterålen i 1901. Av yrke var han opphavleg vevemeister. Etter arbeid ved eit par ullvarefabrikkar i Trøndelag kom han som vevemeister til Brødrene Kraasbyes Ullvarefabrikk i Mauseidvåg. Etter at *Hird*-ekspedisjonen kom heim i 1929, gifte Andresen seg med Inga Molvær fra Langevåg (Molværsmyr: Personleg fråsegn).

Sjølv om Andresen var vevemeister, var det som deltakar og organisator av fangstverksemda på Nordaust-Grønland han gjorde den største innsatsen. Han døydde i 1971. På gravsteinen på kyrkjegården i Langevåg har han fått yrkestittelen 'fangstreder'. Tittelen 'reder' er ikkje utan vidare knytt til det å eige båtar, men snarare til organisering av verksemد.

Etter at Norge tapte rettssaka om råderetten over Nordaust-Grønland i 1933, fekk Norge etter forhandlingar med Danmark likevel ein del rettar til fangst i området. Rettane vart forlengde på grunn av den andre verdskrig. Etter krigen gjorde utviklinga at fangsten og drifta av verstasjonen i Myggbukta vart mindre interessante for Norge. Derfor la Norge ned all verksemd på Nordaust-Grønland i 1959.

I avtaleverket med Danmark var eit punkt om at rettane gjekk tapt, dersom det gjekk fem år utan at rettane vart nytta. Derfor var 1964 eit kritisk år. *Hird*-veteranen Andresen - på den tid i sekstiåra - var då med på å ruste ut ein ekspedisjon til Nordaust-Grønland. Ishavsreiar Peter Karlsen i Brandal stilte ishavsskuta *Polaric* til disposisjon for ekspedisjonen. Om lag på same tid skal Jonas Karlsbakk - også han i sekstiåra - ha tilbode seg å overvinstre på Nordaust-Grønland på nytt for å bevare dei norske fangstrettane i området (J. Torske: Personleg fråsegn).

Ishavsskuta *Polaric*, skipper Olav Aasmo, var ein tur til Nordaust-Grønland sommaren i 1964. Ekspedisjonen møtte vanskelege isforhold, men besøkte likevel fleire norske fangststasjonar. For å dokumentere norsk aktivitet vart det sett opp oppslag på dei besøkte stasjonane med opplysningar om dato for besøk og orientering om vedlikehaldsarbeid utført av ekspedisjonen (H. Landmark; Liavåg; Molværsmyr: Personleg fråsegn).



Hytta på Kap Herschell 1964. Herman Andresen i midten. Dei andre er Harald Knutsen, Kristian Ytreland, Bjarne Liavåg (bak), Per Liavåg, Johannes Mur og Andreas Sundgot. (eit namn manglar).

Men initiativa frå *Hird*-veteranane vart ikkje følgde opp av norske styresmakter. Arbeidarpartiet hadde allereie i 1930-åra lite til overs for det som vart kalla 'norsk ishavsimperialisme'. Først i 1960-åra sat partiet sjølv med regjeringsmakta. I det avgjerande året 1964 hadde Arbeidarparti-regjeringa alle forviklingane i samband med Kings Bay-saka å stri med. På statleg hald var det blant anna derfor lita interesse for å halde oppe fleire kontroversielle forhold i Arktis. Firepartiregjeringa under leiing av Per Borten heldt fram same linja. Derfor fall dei norske rettane på Nordaust-Grønland bort for godt i 1969 - etter fem nye år utan norsk aktivitet i området. Veteranane frå fangsmannsperioden på Nordaust-Grønland var skuffa over dei norske regjeringane si haldning (Molværsmyr: Personleg fråsegn).

Medisinkista

Som tidlegare nemnt var *Hird* knapt sjødyktig for ei slik ferd som ekspedisjonen ville bli. Då skøyta låg ved kai i Ålesund - meir eller mindre sokklasta - og gjorde unna det siste av utrustinga, fatta skipskontrollen interesse for skøyta og den stand ho var i. Skipskontrollen forlanga skøyta lossa og slippsett for inspeksjon. For å hindre at karane skulle forlate hamna - og landet - utan løyve, tok skipskontrollen beslag i ekspedisjonen si medisinkiste. Politiet sette ut vakt på kaia. *Hird*-karane visste at dei hadde korkje tid eller råd til å slippsetje skøyta og utbetre manglane som dei visste var der. Anten måtte dei stikke til sjøs uløyves, eller så ville heile ekspedisjonen gå i vasken. Det siste hadde dei heller ikkje råd til. Til det hadde dei allereie satsa for store midlar - mykje godt alt dei åtte - på ekspedisjonen.

Karane organiserte seg og gjekk rundt på apoteka i byen og kjøpte inn det dei vann av medisin og medisinsk utstyr. I løpet av den påfølgjande natta utnytta dei situasjonen då politivakta på kaia gjorde seg ein runde langs andre kaier. Dei starta motoren, kasta laust og forlet Ålesund med kurs for Nordaust-Grønland, stikk i strid med påleggjet frå skipskontrollen. Medisinkista vart verande i skipkontollen og politiet si varetekts (Rogne 1981).

Medisinkista sin vidare lagnad var ukjend i mange tiår. Men i 2005 fekk Ishavsmuseet Aarvak eit spørsmål frå Henry Skeide i Hjørungavåg om museet var interessert i ei gammal medisinkiste. Skeide og kona hans, Eva, hadde teke over garden til Eva sin bestefar, den

kjende ishavsskipper og ishavsreiar Olaf Toresen Nedrelid. I gardshusa fanst også ei medisinkiste etter Nedrelid. Ei medisinkiste etter 'skipper Toresen' var i seg sjølv eit klenodium for museet. Men innskrifta på kisteloket gjorde kista endå meir interessant. Der stod nemleg fire bokstavar: *'Hird'*. Mykje tyder på at skipskontrollen og politiet i si tid overlet den beslaglagde medisinkista til Olaf Toresen Nedrelid til bruk på båtar som han disponerte. Medisinkista er nå å finne i Ishavsmuseet i Brandal (W. Landmark: Personleg fråsegn).

Safariturar til Nordaust-Grønland

I dei seinare åra har det området på Nordaust-Grønland der *Hird*-ekspedisjonen hadde si verksemd på slutten av 1920-talet, vorte besøkt av fleire safariekspedisjonar. Her skal nemnast nokre slike ekspedisjonar som hadde nær tilknyting til *Hird*-ekspedisjonen.

Karlsen-reiarlaget - med base i Halifax - disponerer det isgåande cruiseskipet *Polar Star*. I dei nordlege sommarsesongane opererer *Polar Star* i farvatna ved Svalbard. I dei sørlege sommarsesongane opererer skipet på tilsvarende måte i Antarktis med utgangspunkt i søramerikanske hamner. Når *Polar Star* avsluttar sesongane på Svalbard og flytter til Antarktis, tek dei med cruisepassasjerar frå Svalbard, via Nordaust-Grønland, til Reykjavik. På desse turane vitjar skipet blant anna dei farvatna der *Hird*-ekspedisjonen hadde si verksemd. Ved eitt høve hadde *Polar Star* med Svein Torske frå Stavanger som kjentmann. Torske er barnebarn av Jonas Karlsbakk og har godt kjennskap til *Hird*-ekspedisjonen (*Skipet Nr. 1 - 2004*).

I 1990 gjorde Ragnar Thorseth ein tur til Nordaust-Grønland med sitt fartøy *Havella*. Med på turen var blant andre Henrik Landmark. Han var styrar ved Ishavsmuseet Aarvak i Brandal. Henrik var brorson til Vebjørn Landmark, som leidde overvintringsekspedisjonen med *7de Juni* i Germaniahamn 1909/10. Med på turen var også systrene Jona Torske (mor til Svein Torske, nemnd ovanfor) og Turid Karlsbakk. Dei er begge døtre av Jonas Karlsbakk og ville oppleve området der far deira overvintra rundt 60 år tidlegare (J. Torske; H. Landmark: Personleg fråsegn).

Ole-Christen Røren organiserte ein liknande tur til same området i 2006. Ekspedisjonsfartøy var ein tidlegare svensk, isgåande redningskryssar. I norsk eige fekk båten det tradisjonsrike namnet *Minna*. Skipper var Audun Gården, med røysnle frå isnavigering i både Arktis og Antarktis.

Også på den turen var det med etterkomrarar etter grønlandsovervintrarar i mellomskrigstida. John Giæver junior, son til polarforskaren og forfattaren av same namn, var med. Svein Karlsbakk, son til Jonas Karlsbakk, sytte for den nære tilknytinga til *Hird*-ekspedisjonen. John Giæver junior har sjølv røysnle frå ishavsfart i farvatna ved Nordaust-Grønland. Han var dekksgut på *Polarbjørn* på avløsingsturane i åra 1955-57. Det siste året var han med på skuta sitt forlis ved Jacksonøya.

Brørne Sigbjørn og Ole-Christen Røren, høvesvis styrmann og maskinist på ekspedisjonsfartøyet *Minna*, segla også i faren sitt kjølvatn. Far deira, Ingolf Røren, var i mange år skipper på den tidlegare Nova Scotia-skonnerten *Minna*, som i åra 1946-60 var ekspedisjonsfartøy for Norsk Polarinstittutt. I farvatna ved Jan Mayen kan ein på sjøkarta finne namna 'Minna-reenna' og 'Røren-ryggen'. Begge desse har namn etter Ingolf Røren og den *Minna* han førte.

I 2006 møttest ekspedisjonsfartøyet *Minna* og cruiseskipet *Polar Star* ved Daneborg. Karane om bord i *Minna* fekk besøk av grønlandsverteren Ivar Ytreland, som var cruisepassasjer på *Polar Star*. I åra 1946-48 overvintra Ytreland som fangstmann på Herman Andresen sitt lag. Ytreland overvintra på Kap Herschell, ein av stasjonane som *Hird*-ekspedisjonen etablerte i 1927. I seinare år har Ytreland saman med danskar restaurert fangststasjonar på Nordaust-Grønland, blant desse også nettopp Kap Herschell. I 2006 var det 60 år sidan Ytreland gjekk i gang med si første overvintring på Kap Herschell (*Isflaket Nr. 1 - 2007*; Mikkelsen 1994; Ytreland: Personleg fråsegn).

Det er også naturleg å nemne 'Quest Historisk Ekspedisjon 2001' med *Fogo Isle* (ex *Carino*), sjølv om den ekspedisjonen ikkje hadde noko nær tilknyting til *Hird*. Målet med *Fogo Isle*-ekspedisjonen var å besøkje området der ishavsskuta *Quest* overvintra med den franske greven Gaston Micard i 1936/37. Sentral i gruppa bak ekspedisjonen var Tore W. Topp i Hamar. Han er svigerson til Ludolf Schjelderup, som var skipper og reiar for *Quest*. *Fogo Isle*-ekspedisjonen hadde totalt 44 medlemer, blant dei også skrivaren av desse linjene (Topp: Personleg fråsegn; eige minne).

Arne Røbekk og *Hird*-loftet

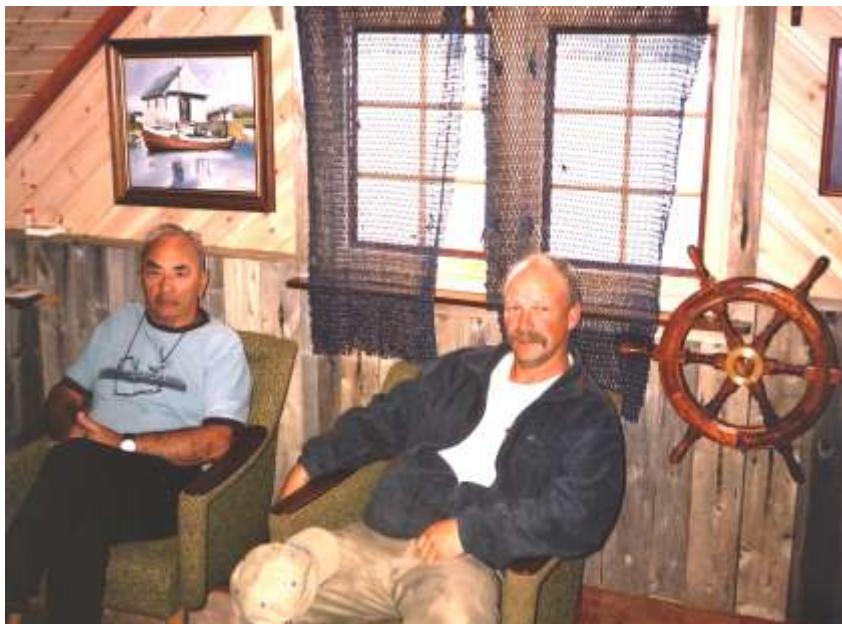
Arne Røbekk frå Mauseidvåg var son til Peder Røbekk som var deltagar i *Hird*-ekspedisjonen. Arne vart fødd i 1924, og han var tre år gammal då *Hird*-ekspedisjonen vart utrusta. Den utrustinga skjedde ved ei sjøbu i Mauseidvåg, like ved naustrekka i sentrum som nå er tilhaldsstad for heimefiskarar og fritidsbåtfolk. Nå er den sjøbua for lengst borte. Som treåring klatra Arne både høgt og lågt då *Hird* låg ved sjøbua og vart utrusta. Ein gong måtte *Hird*-karane fiske Arne opp igjen etter at han hadde falle i sjøen.

Sjø, is, fiske og fangst vart leveveg også for Arne. Etter at han avslutta den yrkesmessige verksemda på sjøen og ishavet, dreiv han sjarkfiske frå eigen båt. Med stigande alder avhenda Arne sin eigen båt og innleidde eit uformelt kompaniskap med sambygdingen Snorre Strandman. Strandman har moderne plastsjark. Han har også eit romsleg naust for sjarken.

Naustet ligg i Mauseidvåg berre nokre meter frå staden der *Hird* vart utrusta i 1927.

På loftet i Strandman sitt naust er det innreidd eit møterom - av den typen som somme kallar ei 'lygarbu'. Der kan fiskarar og båtfolk drikke kaffi og prate. Ivrige fiskarar kan fritt lyge (?) det dei vil når dei skal skryte av storleiken på fisken. Rommet har innreiling og utstyr med klart maritimt og ishavsmessig preg: Skipsratt, skipsklokke, lysventil, *Arne Røbekk* (tv) og *Snorre Strandman* på «*Hirdloftet*»

sildenot, revefelle, hakapik osv. På veggen heng eit måleri av *Hird*, eitt av svært få bilde som finst av skøyta. Og då rommet skulle få eit namn, kunne det knapt bli noko anna enn '*Hirdloftet*' (A. Røbekk; Strandman: Personleg fråsegn).



Arne Røbekk til minne

Arne Røbekk døydde 12. desember 2006. Han tilhørde ein familie som var nær knytt til fiske og ishavsfangst. Arne starta karrieren som sjømann i 1940. I slutten av 1950-åra var han styrmann og skyttar på den Oslo-registrerte ishavsskuta *Opo*. I åra som følgde var han på Brandal-skutene *Polaric*, *Polarhav*, *Polarbjørn* (ex *Jopeter*) og *Polaris*. I åra 1967-71 var han styrmann og skyttar hos Henrik Marø på *Polarbjørn*. Der overtok han som skipper då Marø slutta. *Polarbjørn* var årvisst på fangst ved Newfoundland. Elles gjekk skuta blant anna

i forsyningsteneste til Aust-Grønland for danske styresmakter. Like eins gjekk ho i transportteneste ved utbygginga av anlegga på Jan Mayen og ved leiteboring etter olje på Svalbard (Johnson: Personleg fråsegn). I 1975 førte Arne *Polaris* på fangst ved Newfoundland.

Arne gifte seg med Oddveig Karlsbakk. Jonas Karlsbakk var hennar onkel. Arne og Oddveig bygde seg hus i Mauseidvåg, og der vaks det opp fem born, tre jenter og to gutter. Arne hadde med seg sønene Peder og Arne Odd på både selfangst ved Newfoundland og transportoppdrag på Aust-Grønland. Som pensjonist var Arne førar av veteranbåten *Heland*, som er i Sunnmøre Museum si eige (A. og O. Røbekk: Personleg fråsegn).

Arne valde eit røft yrke som kravde mot og handlekraft. Men han opplevde også mjuke verdiar i yrket sitt. Han var overstyrmann på *Polarhav* då skuta i 1966 gjekk i fraktfart. Ved bilferja *Skagerak* sitt forlis utanfor Hirtshals i Danmark det året kom *Polarhav* til og berga 30 personar. Blant desse var ei fem år gammal fransk-norsk jente som ved evakueringa frå havaristen vart skild frå foreldra. Jenta snakka berre fransk og var ikkje i stand til å gjere greie for seg på norsk. Om bord i *Polarhav* var Arne den første som tok seg av den livredda småjenta. Han gløymde aldri korleis jenta søkte tryggleik ved å klamre seg til halsen hans. Det var ein stor augneblink for Arne då han 35 år seinare fekk møte jenta frå *Polarhav* på nyt, då som vaksa kvinne (A. Røbekk; Årstad: Personleg fråsegn; eige minne).

Sluttord

I mellomalderen var hird namn på kongen sitt hoff og hans livvakt. Ein kan vel rekne med at skøyta frå Mauseidvåg hadde namnet sitt etter kongen si hird i mellomalderen. I mangel av noko fastsett namn har overvintringsekspedisjonen 1927-29 i ettertid fått namn etter skøyta som ekspedisjonen reiste ut med.

Då *Hird*-ekspedisjonen tok ut i 1927, hadde ikkje nemninga 'hird' noko belastande ved seg. Men under andre verdskrig vart nemninga 'hird' teka i bruk som namn på Vidkun Quisling si livvakt og Nasjonal Samling sine politiske tropper. Derfor har ordet 'hird' og ord samansette med 'hird-' i ettertid vorte noko belastande. Dette bør ikkje få høve til å skjemme ettermælet til dei som drog ut med *Hird* i 1927.

REFERANSAR

Informantar

Odd Alme, Ottar M. Brandal, John Giæver junior, Per Johnson, avdøde Henrik Landmark, Webjørn Landmark, Bjarne Liavåg, Aase Molværsmyr, avdøde Arne Røbekk, Oddveig Røbekk, Ole-Christen Røren, Snorre Strandman, Tore W. Topp, Jona Torske, Ivar Ytreland, Ingrid Årstad.

Arkiv

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Litteratur

Giæver, John: *Hardbalne polarkarer* (1957).

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

Landmark, Webjørn: 'Skipper Olaf Toresen Nedrelid og medisinkista til "Hird"'. *Isflaket Nr. 1/2005*.

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

Rogne, Frode: *Ishavsliv. Norske fangstfolk på Grønland* (1981).

Røren, Sigbjørn K. Rosbach: 'Nordaust-Grønland 2006 - ei eventyrreise'. *Isflaket Nr. 1/2007*.

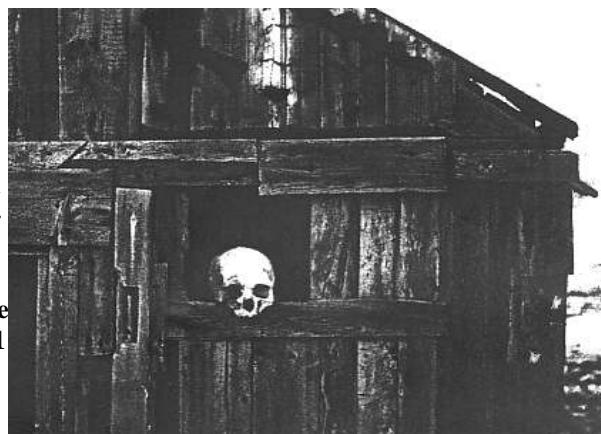
Torske, Svein: 'Forlis på Grønland i 1927. MK Hird av Mauseidvågs endeligt'. *Skipet Nr. 1 - 2004*.

Eige minne

En hodeskalle på vandring

Av Per Johnson

Sommeren 1898 ble en skute skrudd ned i isen mellom Svalbard og Novaja Semlja. Etter



måneders drift i livbåten med sult, kulde og slit, lyktes det de to overlevende å berge seg i land på Kong Ludvigøyane i Tjuvfjorden på Edgeøya. Det sto en forlatt fangsthytte der, vindu og dør var utslått av bjørn, hytta var halvfull av is og snø. Rester av en ovn, rød av rust sto borte i en krå. Etter slit og savn *Hodeskallen i en vindusglugge på Negerpynten*
gjennom en lang arktisk vinter ender historien (Foto: Per Johnson)
foreløpig med de siste dagboksopptegnelser 15.2. i 1899.

Sommeren etter lå en skute på fangst i området. Karene rodde på land på Kong Ludvigøyane for å plukke egg og dun. Det ble møtt av et trist syn. De jordiske levningene av de to skipbrudne ble etter en enkel seremoni begravet på den ytterste odden som strekker seg ut i havet mot Negerpynten på Edgeøya.

I 1928 var verdens oppmerksomhet rettet mot general Nobiles ferd mot Nordpolen med luftskipet Italia. Da Italia ble meldt savnet, gikk blant andre Roald Amundsen til unnsætning med flybåten Latham II og forsvant sporløst på overfarten til Svalbard.

Mannskapet på en sunnmørsskute på vei mot Svalbard lastet med selskinn ble kontaktet av radiostasjonen på Bjørnøya. Det ble bedt om å stille skuta til disposisjon for ettersøkningen etter nasjonalhelten Amundsen. Ekspedisjonen skulle finansieres av norske og svenske aviser. Skuta gikk til Tromsø. Fangsten ble losset på rekordtid, proviant, bunkers og vann tatt ombord. Etter kort tid var de igjen på vi nordover.

Efter en tids søken slumpet skuta til å gå bortom Kong Ludvigsøyane. Bjørn og rev hadde herjet stygt med gravene fra 1899. Karene grov en ny grav og la beinrestene ned. En av passasjerene tok imidlertid med seg en hodeskalle, trass i mannskapets protester. Skuta fortsatte i frisk seilas over Tjuvfjorden mot Negerpynten. Det er et farlig og uoppmålt farvann. Den dag i dag (1967) finnes ingen pålitelige loddskudd på sjøkartene. Omrent midtfjords hogg plutselig skuta på grunn for full maskin og ble stående på en favns dyp. Skipperen satte straks to mann i fangstbåten og gav dem beskjed om å få hodeskallen på land og begrave den på skikkelig vis. Sjøfolkene var overbevist om at gravrøveriet hadde brakt ulykke over dem. Karene landet ved en gammel bistasjon på vestsiden av Negerpynten og begravde skallebenet der. På høyvann fikk de skuta av ved å krenge den over med seilet samtidig med at motoren gikk full fart akterover. De fortsatte hele sommeren med den resultatsløse søkeringen etter Roald Amundsen.

Høsten 1964 kom to fangstmenn i land på Andretangen i Tjuvfjorden. De tok inn i hytta som ligger der og forberedte seg til vinterens bjørne- og regefangst. En dag gikk de langs fjøra ut til den gamle hytta på vestsiden av Negerpynten. Der fant de en delvis forvitret hodeskalle som frosten hadde sprengt opp av bakken. De undret seg følt over den enslige skallen. Ingen andre skelettdeler kunne fortelle hva som lå til grunn for funnet.

Sommeren 1967 kom en amerikansk professor til Tjuvfjorden. Han deltok i en internasjonal ekspedisjon for merking av bjørn. Professoren fant skallen på Negerpynten og tok den med seg til Statene. Etter alt å dømme befinner hodeskallen til den ulykkelige skipbrudne seg på professorens skrivebord ved University of Minnesota.

(Per Johnson skreiv denne historia på 60-talet då han låg på fangst i Tjuvfjorden).

Skuter som forliste – 11

Denne gongen har eg leita fram sjøforklaringa i samband med at d/s «Polarstrøm» forliste ved Jan Mayen, etter forutgåande propellskade og hylselekkasje i Vesterisen den 20. april 1938.

«Polarstrøm» var bygd av tre i Rosendal i 1915, og var 96 tonn brutto og 42 netto. Kjenningsbokstavane var LEPZ.

Skuta var eigd av A/S Polarstrøm ved Bjørn Øvreliid, Hjørungavåg. Skipper på turen var Norvald Knutsen Liavåg 28 år, også fra Hjørungavåg. Han var også medeigar og styremedlem i reiarlaget.

Sjøforklaringa vart halden for Ålesund byrett, i skrivande stund for nøyaktig 70 år sidan, altså den 26. april 1938. Retten vart administrert av bydomar Vilhelm Bøgh med kaptein A. Blankholm som sjøkyndig rettsvitne og Kr. Museus som protokollførar.

Forutan sjøforklaringa i si heilheit, legg eg denne gongen også ved skutas gjeldande polise for kasko, samt «polise for redskap, utstyr, fangst og mannskapstøi». Vidare også kopi av oppgjersbrev for havari nr. 23/1938 til A/S Polarstrøm frå Assuranseforeningen «Ishavet – Gejensidige», datert den 26. juli 1938.

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
A a l e s u n d B y r e t t
:::::::::::

År 1958 den 26 april blev rett holdt på byfogdkontoret i Ålesund.

Bommer: Bydommeren

Sjokynlig rettsvidne: kaptein A. Blankholm.

Protokollfører: Mr. Nussau.

Sak nr. 26/38 B.

Saken gjelder: sjøforklaring i anledning d/s Polarstrøms forlis den 20. april 1958.

Til stede: Skibsinnspektoren v/ herr Johansen Aspelund, Assurenseforreningen Ishavet v/ direktør Møller-Christensen. Flere assurandører var ikke interessert.

Administrator fremla begjæring om avhørdelse av sjøforklaring fra D/S Polarstrøms skipper Norvald Liavåg datert 25/4.58.

Der aktertes:

Ålesund, den 25. april 1958.

Herr Byfogden i Ålesund.

D/"POLARSTRØM".

Herved tillater jeg mig å begjøre sjøforklaring avholdt i anledning d/"Polarstrøm"s forlis ved Jan Mayen 20.dennes.

Person som det er mulig vil jeg gjerne få sjøforklaringen avholdt imirgen kl. 11,-.

Arbeidslagst

Norvald Liavåg
fører.

Berarres til foretagelse tirsdag den 26. april 1958 kl. 11 fm.

Det er pålagt rikvirenten å varsle alle interesserte.

Alesund byrett, den 25. april 1958.

Vilhelm Røgh

Premlagt 2 Alesunds Byfogdenbede, d. 26.april 1958.

Vilhelm Røgh

Premstod Norvald Knutsen Liavåg, 28 år, bor Hjerungavåg, eier to av
12 aktier à kr. 1.000,-. Styremedlem/skipper på D/S Polarstrøm. For-
nantes og forklarte:

D/S Polarstrøm totalforliste onsdag den 20 april 1958 omkring kl.
15 om. ved Jan Næyen. V. fikk med seg skibets papirer deriblant
skibsdagboken som han foreviste i retten. Han fremla et av ham under-
tegnet journalutdrag datert 25. ds. Utdraget blev oplæst og samtidig
konferert overensstemmende med skibsdagboken. V. tok journalutdragets
innhold som helt overensstemmende med sannheten.

Ber aktortes:

Journalutdrag.

Polarstrøm avgår 12/3 1958 til Vesterisen. Det skjer intet av betydning
for 17. april 1958.

Søndag den 17/4-58. Idag er det stille og fint vær. Vi ligger stille
til kl. 4 om. Da begynner vi å gå. Før 10 dyr. Kl. 9 om kvelden går
vi gjennem en isstrimmel og idet vi går igjennem den går et lite
surpeflak under skuten som propellen slår mot og bender endel vekk
den ene vingen. Vi bestemmer oss for å gå hjem og begynner å gjøre
klart. Vanlet fangst 1536 dyr. Lens skib. Alt vel.

Mandag den 18. april 1958. Idag er det tåke og regn og sydvæstlig

vindkjøle. Vi gjør sjøklar for å gå hjem. Kl. 9 form. begynner vi å gå utover på syd-sør sydost, og sydost, med sakte og halv fart. Kl. 4 em. er vi ute av isen. Vi setter kursen s.s.est og loggen settes. Vi går med halv fart i maskinen. Vinden spak s.s.vest. Kl. 9 em. stopper maskinisten maskinen idet han kommer og varsler at skibet plutselig er sprunget lekk i bøylen. For å få skuten løst må nu alle pumper settes igang. Da vinden er sydig bestemmer vi oss for å prøve å seile til Jan Mayen for å få forbindelse med fartsier for assistanse. Da vi ikke tar bruk av maskinen uten i yderste nedsat. Vi styrer nord-nordost.

Tirsdag den 19 april 1938. Vinden er over midnatt økt til sterk kuling eller liten kuling. Kl. 11½ formiddag ser vi Jan Mayen i øst-nordost, og vi holder da ned på land. Vinden har nu dreiet sig til sydvest med snebyger. Kl. 3 em. er vi ved næseipissen av Jan. Vi holder langs med den på nordsiden til vi kommer øst for Hvalrossbukten. Der tarner vi kl. er da 7½ em.

3 mann er villig til å gå over land til stasjonen for å telegrafere etter assistanse. Samtidig som stasjonen skal prøve å komme i forbindelse med Veslefjord Mari eller Kvitzungen, da vi tror de ikke skal være langt unna, for å assistere oss hurtigst mulig.

Onsdag den 20. april 1938. Vinden frisk sydvestlig. Om natten i 3 tiden går den øig på nordvesten og øker til sterk kuling. Vi må nu hurtigst mulig herfra, da det er pålands vind og sjøen vokser sterkt. Vi blir nødt til å bruke maskinen for å gå klar av land så vi kan få bruke seilene å sløre øst for seg. Da kl. 9 formiddag er vi på østsiden og

kommer oss opunder land på mellom Nordost-Kap og Sydost-Kap og tarner. Det er nokså hei denne gangen fra sydvest. Lekasjen er nu skret så det er ikke mer enn vi holder den lens. Vi forsøker der at maure med slagg men det hjelper ikke. Kl. 12 middag slår vinden sig på sydosten, vi må etter til å bruke maskinen. Holder vest med landet. Kommet forbi Sydost-Kap flauer vinden. Vi fortsetter med sakte fart i maskinen i håp om å nå stasjonen da maskinisten har varslet at vannet stiger i skuten. Kl. er da ca. 2 cm. Alle pumper går icet vi nu også setter folk til å pøse fra maskinrummet. Men vannet stiger nu hurtig, vi holder det gående til ca kl. 5 cm da må vi forlate skuten. Folkene medtar litt kles og litt proviant. Landingsforholdene umuliggjør beringning av noe mer. De tre mann som gikk over land hadde ikke mar med seg enn det de gikk og stod i.

Alesund, den 25 april 1938.

Norvald Liavåg
fører.

Premlagt

Alesunds Byfogdeembede, d. 26. april 1938

Vilhelm Røgh

Han foreviste skibets fartscertifikat av 8. februar 1938: D/S Polarstrøm av Alesund kjenningsbokstaver: L.E.P.Z., brutto reg. ton 96 netto 42 bygget i Rosendal 1915, certifikatet gjelder havfiske og fangst på Nordishavet. Certifikatet er gjeldende til november 1941. Skibet var sist besiktiget av skibskontrollen i Alesund mars 1938.

Under ledningen var alle pumper - deltspumper og maskinpumper fordelt. Et

Vidnet kom på land i 18 tiden sammen med folkene. De så at skuten sank i 19.30 tiden. "Kvitungen" kom tilstede dagen etter, nemlig torsdag 21. april om formiddagen. De tre mann som gikk på land tirsdagen kom frem til radiostasjonen ved midnattstid, men fikk først onsdag formiddag anledning til å telegrafere til Kvitungen som lå i isen.

Efterat man hadde oppdaget skaden på propellen sondagen den 17. april, bestemte man seg for å gå hjem. Det var den dag ingen lekage. Det var først mandagen man oppdaget lekagen, idet maskinisten varekuet herom kl. 21 aften.

Sondagen var de nede på isen og fikk tok propellen. V. så at den ene vinge var "benit". V. mener at dette er den oprinnelige fekk til lekage idet hylsen har fått påkjennning som følge derav under maskinens gang. Da man mandagen kl. 16 kom ut av isen var det endel slingring.

Foruten v. var der 16 mann ombord. De tre mann som gikk til land tirsdagen fikk intet berget, uten ett gevær med ammunisjon. Alle de andre fikk med seg hver et overskifte og et underskifte og et ullteppe hver. Man tok med to fangstbåter, og fikk berget ett gevær men ingen instrumenter. Man var 5'å 6 kvartrimil øst ~~aa~~ for stasjonen på Jan Mayen da skuten blev forlatt.

Vidnet og styrmannen hadde hatt under overveielse om man kunde gjøre forsøket med å seile skuten hjem til Alesund. Men begge fant at dette var håpløst med den ~~selfring~~ skuten hadde. Skuten hadde trehuk, stor-seil og fold. Dernest må bemerkes at man hadde vann bare for 3 uker. Provianten kunde strekke til for 4 uker. Da skuten gikk fra Alesund hadde man proviant for 2½ à 3 måneder.

Vidnet foreviste sitt færgercertifikat av 27/8. 1954. Kystskippercertifikat for fartøyer inntil 200 tons.

V. tillegger at etter hans opfatning vilde lekagen ikke minskes om man hadde stoppet maskinen og kun brukt seilene.

Oplest og vedtatt.

Norvald Liavåg (sign.)

Fremstod som late vidne: Leonhard Johnsen Olsen, 41 år, bor Liavåg, maskinist på d/s Polarstrøm, er ikke aksjonær i A/S Polarstrøm, formantes og avgav forklaring.

Søndag den 17. april merket v. at der kom is i bæring med propellen - et ganske kraftig hugg og straks derefter et mindre. V. stoppet maskinen og man gikk ned på isen. V. så da at den ene propellvingen var blitt adskillig bendt. V. kunde ikke se at det var påkommert annen skade. Man prøvet maskinen men det viste seg at man kun kunde kjøre med sakte eller halv fart, da det var skjering bare på den ene vingen. Man var derfor nødt til å vende hjem. Det var senere den dag ingen lekage i maskinrummet. Heller ikke kunne v. merke at der var nogen lekage i løpet av mandagen. Ved 21. tiden forlot ~~maskinist~~^{Vidnet} maskinrummet for å drikke kaffe, - de^r var da ikke nogen lekage å merke, men v. hadde da bemerket at maskinen hadde begynt å "kaste litt". V. kom ned igjen i maskinrummet etter 10 - 15 minutter og da stod vannet helt op i fyrdørken så v. straks stanset maskinen og gav kapteinen beskjed. V. mener at hylsen måtte være knust med den følge at vannet komme ut i opplossingen. V. satte igang pumpene nemlig Jektoren, donkey- og delkspumpene, og man fikk sluten lens. Senere brukte man skiftevis

lektoren og donkeyen og fikk på den vis holdt skuten løns. Det lekket mindre når maskinen ikke var i bruk. Tirsdag den 19. april brukte man ikke maskinen, men alene seilene. Onsdagen hadde v. vakt fra 6 til 12 og v. vet at man om natten hadde nattet settet maskinen igang da det var pålandskjøring og ~~var~~ ^{finne} sterk sjø. Da v. overtok vakten gjorde ~~maskin-~~
~~isten~~ opmerksom på at lekagen hadde tiltatt. Han forsøkte å nære med slags; men det hjelpt ikke. Fra tiden av var lekagen stigende og man brukte alle pumpene. Man arbeidet med pumpene helt til man forlod skuten. Vannet steg etterhvert såpass at det var fare for at kjelen kunde sprisse når som helst. For v. forlot maskinrummet raket han ut fyren og ~~lym~~ net bunnkransen. Det er v.s opfatning at det var ikke mere å gjøre for å berge skuten enn det som var gjort. Da v. forlot skuten fikk han med seg et underskifte og et overskifte og et ullteppe, - hans øvrige eiendele blev med skuten. Alle pumpene ombord i skibet var i god stand. Maskinen var overgått og etter v.s mening i full stand ved avreisen fra Alesund. Han så at skuten sank ved 20 tiden ~~onsdag~~ ^{onsdag} aften.

Oplæst og vedtatt. Vidnet edfestedes.

Fremstod som 2. vidne: Bjørn Øvrelien, 43 år, bor i Hjerungavåg, styrmann ombord i d/s Polarstrøm, eier 5 aktier i a/s Polarstrøm, er disponent og formann i styret. Han foreholdtes ansvaret ved avgivelse av rettslig forklaring og forklarte at han hadde deltatt med kaptein Liavåg med nedtegningen i skibsdagboken forsiktig angående tiden 17 - 20 april 1938. Han foreholdtes det idag fremlagte journalutdrag som han vedtok som riktig i alle dele, etterat dette var oplæst for ham. Videre foreholdtes v. kaptein Liavågs foranstående forklaring som

v. vedtok som sin rettslige forklaring med bemerkning:

V. selv så ikke at d/s Polarstrøm sank, da han på det tidspunkt lå å sov men v. fikk høre det onsdag aften av mannskapet. Heller ikke v. fikk annet med sig om de andre, - han mistet endog sitt gullur som han hadde betalt kr. 90,- for.

Oplæst og vedtatt.

Bjørn Svrelid (sign).

Fremstod som 3. vidne: Karl Alvestad, 32 år, bor Hildre, fangstmann ikke interessert i a/s Polarstrøm. Han avgav forklaring. Da forklaringen viste sig overensstemmende med Journalutdraget blev dette derefter oplæst for ham. Han vedtok det som sin vidneforklaring. Alle pumpene var iorden. V. så at d/s Polarstrøm sank onsdag aften. V. mener at det var nødvendig å forlate skuten og at det ikke var mere å gjøre for å berge denne.

Oplæst og vedtatt. Vidnet blev edfestet.

Fremstod som 4. vidne: Karl Brunstad, 29 år, bor i Tussvilk, gårdsbruker og fangstmann, uten interesse i a/s Polarstrøm, formantes og avgav forklaring.

Fremstod som 5. vidne: Ragnar Riise, 26 år, bor Narside, fangstmann, ikke aktionær i a/s Polarstrøm, formantes og avgav forklaring.

Begge vidner avgav forklaring som viste sig øverensstemmende med journalutdraget. Dette blev forelest for vidnene som vedtok det som sin vidneforklaring. Begge vidner så at d/s Polarstrøm onsdag ^{efter} sank i havet.

Skibets pumper var iorden. Vidnene mener at man var nødt til å forlate skuten som skjedd og at denne ikke kunde berges.

Oplæst og vedtatt. Vidnene blev edfestet.

Fremstod 6. vidne: Rolf Kvien, 42 år, bor i Ålesund, skipper på Kvitungen, uten interesse i a/s Polarstrøm, formantes og avgav forklaring:

Kvitungen var onsdag den 20. april 1938 inne i isen V.S.V. for Jan Mayen (omkr. 69,47 - 12 $\frac{1}{2}$) da v. fildt telegram fra Ålesund over Jan Mayen med henstilling om å komme d/s Polarstrøm til assistanse. Telegrammet var avsendt fra Edv. Leira. Kvitungen satte straks full steam på og nådde frem til Jan Mayen torsdag den 21. kl. 9. v. hadde allerede fått beskjed om at Polarstrøm var sunket onsdag aften. v. mener at Kvitungen gikk tapt av fangst ved denne anledning, idet båten ville ha fortsatt fangsten hvis den ikke hadde mottatt telegramordren.

Oplest og vedtatt. Vidnet E edfestedes.

Rettsvidnet hadde intet å bemerke.

Retten hevet

Vilhelm Bøgh

A. Blankholm

Til statskassen betalt: Overensstemmende med rettsboken

For behandling..... Kr. 10,- og det fremlagte bekreftes.

" utskrift av 4 ark
a kr. 1,60 avgjort ved
stempelmerker " 6,40

Kr. 16,40

seksten kroner og seksti øre.





KASKO-POLISE



ASSURANSEFORENINGEN „ISHAVET“

— Gjensidig —

overtar herved følgende kaskoforsikring for eieren av nedennevnte skib på de betingelser, som er fastsatt i foreningens vedtekter, Norsk Sjøforsikringsplan av 1930 og denne polises trykte og skrevne tekst.

Eier: A/S. Polarstrøm v/hr. Bjørn Øverlid, Hjørungavaag.

Skibets navn: D/"POLARSTRØM" Ført av: Hr. Johan Nedrelid, Hjørungavaag.

Klasse: A.1. Bruttotonnasje: 96. Byggeår: 1915.

Byggested: Rosendal. Materialer i skroget: tre. Maskinens art: Compound.

Kaskotakst: kr. 55.000.-

Forsikringssum: kr. 55.000.- skriver: KRONERFEMOGFENTITUSEN-----

Forsikringen trer i kraft 16. januar 1936.

og gjelder til opsigelse finner sted i henhold til vedtekten, mot erleggelse av de fastsatte premier.

Inntruine havarer skal ifølge Sjøforsikringsplanens § 56 anmeldes innen 1 måned etter at sikrede har fått kjennskap herom. Havarier på vei til ishavet må telegrafisk innrapporteres og fartøyet må ikke avgå til fangstfeltet før foreningens samtykke er innhentet, da enhver partikulær skade ellers er foreningen uvedkommende.

Kondemnasjon utenfor Norge er uforbindende uten foreningens samtykke.

I tilfelle totalforlis blir altid å erlegge full premie for det år forliset inntreffer.

Polisen kan av forsikringstageren transporteres eller pantsettes, men for at dette skal ha gyldighet overfor foreningen må vedkommende transport- eller panthaver anmeldte dette til foreningen og hefter dermed solidarisk med forsikringstageren for ubetalt premie og bidrag.

Fartsområde og særlige betingelser: Fartsområde: Fiske og fart på den norske kyst, samt fiske (herunder håkjerring- og hvitfiskfangst) på feltene ved Island, Bjørnøya, Svalbards vestkyst og Jan Mayen i tiden 1/5-20/9, dog ikke i forbindelse med ishavstur. Det er en betingelse for forsikringens gyldighet at fiske på disse feltet foregår i åpent farvann og at der ingen isforsering finner sted.-

Premien er fastsatt til 4 % p.a.-

Aalesund, den 17. januar 1936.

ASSURANSEFORENINGEN „ISHAVET“

— Gjensidig —



Polise nr. 1753.

POLISE

for

redskaper, utstyr, utrustning, fangst og mannskapstøi.



ASSURANSEFORENINGEN „ISHAVET“

— Gjensidig —

forsikrer herved på de betingelser, som er fastsatt i foreningens vedtekter, Norsk Sjøforsikringsplan av 1930 og denne polises trykte og skrevne tekst for:

A/S. Polarström v/herr Björn Överlid, Hjörungavåg.

inn til kr. 21.000.- skriver -----ENO GTYVETUSEN-----	kroner
på redskaper (fast utstyr) kr. 10.500.- av verdi kr. 14.000.- 2.75 %	
rederiets ansvar for mannskapets tøi og effekter... " 5.250.- " " 7.000.- 2.75 %	
forbruksutstyr..... " 5.250.- " " 7.000.- 2.25 %	
kr. 21.000.-	kr. 28.000.-.

Det er en betingelse for forsikringens gyldighet at 25 % av forsikringsverdiene er uforsikret. — for 1ste fangsttur i ishavet (Vesterisen). — med D/ "POLARSTRÖM"

fra Aalesund til ishavet, ophold og retur,

til bestemmelsessted i Norge. —

kr. 15.750.- a 2.75 %	prosent	551	kr. 26	ore
Premien er betinget til kr. 5.250.- a 2.25 %		2	-	10
+ stempelavgift				
		553	kr. 36	ore

Halesund, den 9. mars 1938.

ASSURANSEFORENINGEN „ISHAVET“

Gjensidig —
Th. Weller-Christiansen
adm. direktør

den 20. juli 1938.

Havari nr. 23/1938.

A/S. Polarström,
herr Björn Överlie,
Hjörungavåg..

D/"POLARSTRÖM".

Vi har utbetalet Riebers Indkjöpskontor forliserstatning for kaskoen som følger:
Skibets assuranceesum.....kr. 41.250.-
+ premie annet kvartal i 1938....." 550.-
netto kr. 40.700.-

Erstatning for de andre silmenter stiller sig som følger:

PAST UTSTYR, forsikringsverdi.....kr. 14.000.-
Forsikringsverdi for bjergede saker
utgjør.....kr. 1.500.-
Der erstattes 50 % herav " 750.- " 750.- kr. 13.250.-

FORBRUKSUTSTYR, forsikringsverdi.....kr. 7.000.-
Som forbrukt fratrekkes i 1. polisens
punkt 2.c. 6/13 parter....." 3.230.78 " 3.769.22
MANNSKAPETS TØI OG EFFEKTER, Forsikringsverdi...." 7.000.-
FANGST, 1576 stkr. sel a kr. 16.-....." 24.576.-
kr. 48.595.22
Fragskatt for uforsikrede 25 %....." 12.148.80.

I erstatningsbeløpet.....kr. 36.446.42
likvideres fangstpremie og stempel.....kr. 416.62
og betalt forskudd....." 10.000.00 " 10.416.62.
Restbeløpet kr. 26.029.80

kan heves her mot kvittering på her beroende poliser--

Erbödigst
ASSURANSEFORENINGEN „ISHAVSET“
— Gjensidig —

Lempe draft.

Det var ein gong fraktebåten *Brandaling* kom inn Breisundet. Den kjende ishavsskipperen Moldskred-Sverre stod til rors. Han var kjend for å vere svært slagferdig; han var også ein glimrande forteljar. Då dei la til kai i Brandal kom der ein kar og sa at han syntest at båten gjorde så god fart. Då sa Moldskred-Sverre stolt: - Ja, den gjer så god fart at eg må ha med meg to mann for å lempe draft når oss gjeng på kysten!



Ufatteleg at vi kom frå det med livet!

-Han har forlist fleire gongar og redda andre.

Lauritz Båtnes frå Mauseidvåg fortel om seilas frå omkring 40 sesongar i isen.

Det kunne ofte vere eit strabasiøst og farefullt liv og leggje ut på selfangst. Lauritz starta sjølivet 14 år gamal om bord i «Hird» på sildefiske saman med far sin. Forliset Lauritz Båtnes var med på i 1930 kom til å bli det mest dramatiske. Skuta han var med heitte «Kvitis». Ho fikk dødsstøten i eit forykande uver, og karane om bord måtte gå i båtane så fort det let seg gjere.

Det er ufatteleg at nokon av oss kom frå det med livet. Det var nære på, og hadde ikkje «Aarvak» og «Skansen» vore så tett attmed oss, så veit ikkje eg kor det hadde gått.



Kom seint av gårde.

På grunn av opphold på verkstad kom «Kvitis» seg noko seinare av gårde frå Norge enn dei andre skutene. I motsetnad til dei andre skutene fekk «Kvitis» ei veldig fin overfart.

Då vi kom til iskanten såg vi lysa av dei andre skutene. Vi avanserte bort til dei. Då fekk vi vite at dei hadde hatt 18 døgn med ruske ver og bakking, og at vi omtrent kom fram samstundes. Vi kom oss alle inn i isen, men på grunn av at kasteplassane var øydelagde av uveret, vart det berre plukkfangst.

Etter fire-fem dagar hadde vi berre 4-500 dyr. Då kom det eit voldsomt uver som måtte vere opp i orkan styrke. Maskina på berre 80 hestekrefter greide ikkje å manøvrere, og vi måtte til med segl. Det var ein voldsom sjøgang, og vi låg og kryssa mellom isflaka. Om morgonen skjedde det vi alle håpa ikkje skulle skje.

Lauritz hadde frivakt då skuta byrja ta inn vatn. Han hugsar at stuerten kom springande fram i lugaren og ropa «Hun går, hun går». Før han kom seg ut av lugaren stod det høgt med vatn over dørken.

Vi måtte forlate skuta berre i dei kleda vi var i. Det vart først lårar ein båt på le side. Det gjekk fire mann i båten, og dei skulle prøve å kome rundt på andre sida. Dei miste taket i skuta, dreiv bakover, men kom seg opp på eit isflak. Like etter kom ei av skutene og plukka dei opp.

Verre var det for dei 10 karane som var att om bord. Dei hadde berre ein båt. Det var så vidt han flaut med alle saman om bord.

Vi kom oss opp på ein avvaska blåis. Vi følte oss tryggare der enn i båten. Vi stod med sjø over knea, og kaldt og utrivelig var det. Etter 10-15 minutt kom «Skansen» og plukka oss opp. Noko stort lenger hadde vi ikkje klart oss. Vel komne om bord i «Skansen» kom det ein kjempesjø veltande innover dekk. Store isklumper vart liggande att på dekk, men til alt hell kom ingen alvorlig til skade. To mann måtte til for å lyfte kvar isklump over bord.

Nære på før.

Første gongen ungguten Lauritz Båtnes var med på dramatikk var det ikkje. Året før var han med «Brandal» i Vestisen. Maskinkrafta den gongen var ikkje mykje og skryte av, og derfor måtte det segl til. Under revsjau på overfarta kom det ein brotsjø innover skuta akkurat i det Lauritz gjekk attover dekk. -Det var eit slumpetreff at eg ikkje vart skylt over bord. Sjøen var så stor at eg vart løfta frå dekk. Heldigvis laga det seg slik at eg vart hengande over eit gelender bak på halvdekk. Det var mørkt og därleg ver, og hadde eg hamna i sjøen, hadde bergingsvona vore lita.

Desse to hendingane er dei mest dramatiske han har vore ute for. Det neste forliset han var med på var i 1935, då han var med «Kviting» i Stredet. Dette forliset var ikkje så dramatisk at

det sto om livet. Det var 11 skuter som låg i lag. Tre av skutene dreiv ned til eit isfjell som stod fast i botnen og vart knuste der.

Vi vart plukka opp av «Selbarden». Vi vart samde om at «Vesta» skulle gå inn til Isafjord på Island med mannskapet. Så vart gjort. Vi reiste med rutebåt vidare til Reykjavik, låg der i fem dagar, og reiste heim til Norge med rutebåten «Island».

Då krigen kom.

Også i 1940 kom Lauritz Båtnes heim utan skute. På grunn av krigen vart det mange forviklingar, og hadde ikkje krigen brote ut, hadde truleg «Veslemari» ha kome trygt heim.

Då vi hadde vel 3.500 dyr miste vi propellen. Vi fangsta saman med «Kvitungen», og sidan dei to skutene høyrd til det same rederi, vart det bestemt at «Kvitungen» skulle ta oss på slep heim att. Vi vart slept ut av isen den 7. april om kvelden. Då vi hadde gått eit stykke fekk vi høyre på radioen at andre verdskrig hadde brote ut. Det vart så bestemt at vi skulle legge kursen mot Island. Det vart og gjort, men etter at skipperane hadde høyrt at engelskmennene hadde gått i land på Island, vart det på nytt snudd om, og kursen vart sett mot Lofoten. Skipperane tenkte som så at vi ikkje kom oss frå Island når vi først var komne der. Turen gjekk så mot Norge. Så fekk dei høyre om minelegging på norskekysten. Kursen vart forandra på nytt, og no barst det inn i isen att, der dei andre skutene låg og fangsta.

Etter å ha blitt slept inn i isen att, gjekk vi i gang med å skifte propell. Vi fekk han på, men på grunn av at det mørkna så fort, fekk vi ikkje sikra han. Meininga var at «Veslemari» ikkje skulle bruke maskinen før vi fekk sikra propellen. Men om natta bles det opp til storm, slik at ein vart nøydd. Stormen varte frå fredag til mandag, og propellen heldt seg på plass.

Mandags kvelden hadde skutene samla seg for at skipperane skulle kunne samrådast. Skipperen stod sjølv i styrehuset og skulle ta skuta forsiktig attover. Der reiste propellen, og vi hadde ingen fleire i reserve.

Ville segle til Island.

Ingen av dei andre skutene ville slepe «Veslemari» til Island. Nokre av mannskapet, mellom dei Laurits Båtnes, ville segle skuta til Island. Men då den einaste som kunne navigere trekte seg, slo dei det frå seg.

Då vart det bestemt at skuta skulle forlatast. Botnventilane vart opna, og slik enda «Veslemari» sine dagar. Skinna og alt gjekk ned med skuta. Mannskapet vart fordelt på dei andre skutene, og turen gjekk heim til Norge via Svalbard.

Stans under krigen.

Under heile krigen var det stans i selfangsten. Først i 1947 vart det ny tur for Lauritz sitt vedkomande, og det vart «Signalhorn» han vart med. I 1960 vart han med «Opo» til New Foundland, og meininga var at dette skulle bli siste turen.

Feira 60 års dagen i isen.

Men i 1972 vart det ein ny tur. Lauritz runda 60 år det året. Og sidan han fyller år i mars, tenkte han som så at det hadde vore fint å kunne feire 60 års dagen i isen. Det vart ikkje berre med tanken. Han gjorde alvor av det heile, og hyrte seg med «Polhavet». Dette var ei skute av heilt annan standard enn han hadde vore vand med. Det var til og med TV om bord!

Har også redda andre.

I løpet av eit langt liv på sjøen har han også vore med på å redda andre. I 1938 var han med skuta «Hissø» i Vestisen. Då plukka dei opp mannskapet frå nordlandsskuta «Isfjell» som hadde mista proatast.

I 1938 hadde vi fått radio om bord, slik at vi kunne snakke heim. Vi fekk gitt beskjed heim til Norge om det som hadde skjedd med «Isfjell». Ein båt som heitte «Fritjof Nansen» kom til

assistanse, peila oss opp og gikk til den posisjonen «Ilsfjell» vart forlaten. At dei skulle finne skuta hadde vi ikkje rekna med, fordi det var eit voldsomt ver då vi plukka opp mannskapet.

I 1939 var Lauritz heime. To år før hadde han vore med «Ora» til New Foundland. I 1939 kom fleire av dei norske selfangstskutene vekk i Atlanteren.

Redningsdåd.

Truleg den største redningsdåden han har vore med på skjedde i 1949 då mannskapet på «Herøyfjord» vart berga under dramatiske omstende utanfor kysten. Om bord hadde «Herøyfjord» også mannskapet på «Polarbjørn» som brann opp i isen.

Eg var med «Brandal» det året. Og det såg verkeleg stygt ut. Då vi kom opp under havaristen hadde den sterke slagside med sjø midt opp på lukene. Eg gløymer aldri då vi og dei andre skutene som hadde vore med på berghinga kom inn til Ålesund. Det var folk over alt for å ta imot oss.

Noen kommentarer til Frå bokhylla i Isflaket nr.1 i år der Johan Ottesen si siste bok var omtalt.

Av Ole-Christen Røren

Under Polarstar: Bernt Marø og Karl Karlsen var eigarar av Artos, og for forsikringsoppgjøret her kjøpte dei to M.L. Coaster 2 i 1942 og gav den navnet Minna. Bernt Marø gikk ut av dette sameie ved årskifte 1945-46 og bygde sin egen båt Eskimo. Da Polarstar skifta maskin skjedde det på Bolsønes og ikke på Liaaen.

Under Polarhav: Bildet på side 140 er tatt på New Foundland i 1964. Polarhav var ikke i Antarktis med helhvitt overbygg, og i tillegg fiskeriregistrert, eg ser da vekk i fra ekspedisjonsturen/prøvefangstturen høsten 1964, da var overbygget helhvitt, men skuta var ikke fiskeri registrert, dette i følge Sigmund Bøe. Han fortalte meg at Polarhav aldri under hans kommando var sør om Halifax med påmalt fiskerimerke. Desse skutene var jo fiskeriregistrerte på fangstturane, men på ekspedisjonsturane og øvrige lasteturar var skutene handelsfartøy, og da var der helt andre krav til bemanning og sertifikatkrav enn på fangst/fiske.

Så vidt meg bekjent finnes det ikke bilde av skuta på fangstturen i syd, eg har helle fotosamlinga til Sigmund Bøe og der er bare noen bilder av dyr tatt ombord i skuta samt et par bilder i fra Port Stanly. Bøe fortalte meg også at dette var en ekspedisjonstur og at skuta seilte som handelsfartøy, Polarhav var forøvrig så stor at det etter datidens regelverk krevdes at



«Polarhav»

der var tre vaktssystem ombord, dvs. 3 navigatører og 3 maskinister. Når det gjelder rorskaden som de fikk, var det ingen som visste omfanget av den før skuta slippet på

Bolsønes, da hang roret etter en bolt. Når det gjelder maskinstørrelse på Polarhav opereres det med mange tall, eg ser at Ottesen bruker 1385 HK, DNV opererer med 1340 BHK. Skiltet på motoren sa 1360 HK v/280 RPM, dette skiltet (1980) var ikke det orginale.

Hjelpermotorer: Det ble ikke montert to ekstra hjelpermotorer ombord. Da Western overtok skuta høsten 1970 og satte sitt utstyr ombord var der også tre små luftkjølte motorer som ble satt på s/b side foran dragerluka, dette kalte Western for instrumentgeneratorer, hva slags strøm de produserte veit eg faktisk ikkje. Den eneste befatning vi på skuta hadde med disse, var å pumpe opp en oljetank et par ganger i uka, det ble etter hvert bygget rundt motorene med kryssfiner, og avlufting til over dekk, da de utviklet mye varme. Derimot ble det i 1971 montert baugthruster på skuta, dieseldrevet, montert i rom 1.

Akterenden: Den ble på ingen måte forandret eller ombygd for handtering av kabelen. Kabeltrommelen var montert på en stor firkantet ramme som ble satt på båtdekket, denne rammen stakk ut bak båtdekk, og ble oppstivet med stag ned på skutesiden, så ble det bygget kryssfinerhus rundt med åpning akterover for kabelen. Lading og skyting foregikk på dekket under gjennom den tidligere setteluka, så her var det ikke snakk om ombygging i det hele tatt. Kun rekksverket på båtdekket ble fjernet og erstattet med nytt tilpasset plattformen for kabeltrommelen. Olav Moen på www.termaloma.com har et bilde av skuta der det vises hvordan den såg ut med seismikkutstyret montert. Jeg var siste gang ombord i Polarhav i juni 1989 i Halifax, det eneste som var forandret siden mai 1980 var at der var montert helikopterdekk. Men jeg har enda ikke klart å spore hvor den er blitt av.

Dei enkle tinga

Oftest er det slik at ein kjem langt i livet om ein hugsar dei grunnleggande, enkle tinga. Det er denne historia ei påminning om. Historia handlar om ein respektert og kjend skipper som var ute for mange dramatiske hendingar på havet. Men han hadde alltid kome heilskinna gjennom og berga båt og mannskap. Og folka som var med han, la merke til at alltid når han skulle ta ei viktig avgjerd, så tok han fram lommeuret, opna det og las ettertenksomt det som stod inngravert i loket på uret. Ingen visste kva som stod der, men alle lurte følt på kva det var.



Så kom tida då skipperen gammal og mett av dage skulle forlate denne verda. Straks han anda ut, heiv dei seg over uret hans som låg på nattbordet og las det som stod skrive i loket: « Styrbord er lik høgre. Babord er lik venstre».

Meir fart.

Aarvak med den kjende skipperen Hau-Johan var på veg nordover frå Bergen til Sunnmøre og Brandal. Skuta hadde lita maskin og var kjend for å gjere lita fart. Der er mange historier om det. Då dei var komne nord på Hjeltefjorden eit stykke, merka dei at skuta la seg over til styrbord. Etter ei stund kom bestmannen opp i rorhuset, men fann ikkje Hau-Johan med det same. Han sat bak i bestikken på ein stol. Han spurde Johan om kva det var som gjorde at skuta la seg slik over til styrbord. Johan svara at det var ei prame som hadde lagt seg under notbåten for ei stund sidan – det hadde skjedd då ein slepebåt skulle passere - men han hadde ikkje gjort noko meir med det då skuta såg ut til å ha fått meir fart!



- Gammelhund

Av Finn Sindre Eliassen

Det er eit ordtak som seier at du har ikkje besøkt Tromsø før du har besøkt Ølhallen. Derfor nytta eg høvet ein formiddagstime då eg var i Tromsø i slutten av mai i år.

Eg spaserte i lag med ein kompis frå Ishavshotellet til enden av Storgata der det stod Ølhallen med store bokstavar over døra. Nokre steg ned frå gatenivå, inn døra og der var disken med tappekranene og skiltet som byr fram lapskaus til kr. 62. Til venstre isbjørnjegeren Henry Rudi sin faste plass fram til han døydde for snart 40 år sidan, markert med eit oppslag. Rudi sat på plassen sin dagleg etter at han slutta som overvintrar i Arktis og pensjonerte seg. Han sat og fortalte historier og tilhøyrarane spanderte øl på han. Om dei ikkje spanderte, slutta han å fortelje. Det vert sagt at Rudi fekk posten sin adressert direkte til Ølhallen, eller Hallen som staden heitte før i tida. Han var heim berre for å skifte klede.

Like ved plassen hans står det no ein svar, utstoppa isbjørn. Kanskje ein som tok farvel i ei av sjølvskotskassene til isbjørnkongen? Eg veit ikkje.

I hjørnet til høgre for disken såg vi at karane sat og drakk øl. Eit par tre av dei hadde vore med sunnmørsskuter i Vesterisen på 70-talet. Ein var frå Ytersia av Senja, truleg ein tidlegare stuert på Polarstar. Eg spurde om han åt selkjøt. Men då fekk eg klar melding tilbake: - Sku æ ete gammelhund, æ et no for fan ikkje gammelhund, mæine du at æ sku fare bort til han Rieber å få tak i gammelhund? Det e no ungan som e nokka å ete, sveivan og sidekjøtet, men det e no for helvete ikkje lov å fange ungar lenger slik det e no!

Før i tida sat fangstfolka og overvintrarane tett i Ølhallen. Men no er det mest turistar som vankar på der. Lokala er oppussa og fine. Ølet er det billegaste i byen. Og endåtil kvinnfolka får kome inn. Dei fekk tilgjenge på 60-talet. Drifta no er basert på turistane.

Det er ikkje rart. Det er nødvendig. For selfangsten er praktisk talt slutt. Og dei tidlegare fangstfolka dreg på åra. I år var det berre ei norsk skute som var på selfangst, og ho var frå Nord-Norge. Inga skute frå Sunnmøre i isen i år for første gong sidan selfangsten frå Sunnmøre tok til i 1898; om vi ser vekk frå krigsåra. Fangsten på grønlandssel og klappmus som lenge var så viktig i mange lang kring Nordishavet og Nord-Atlanteren, er historie. Selbestandane er ikkje lenger truga, dei veks.

Ingen veit vel sikkert kor mykje sel det er i dei områda som nordmennene fangsta i. Offisielle vurderingar går ut på tre millionar. Når kvar sel et mellom 2,5 til 3 kg fisk i døgnet, så forstår vi at selen gjer eit solid innhogg i fiskeartane som tener til menneskeføde. Det vert sagt at i Nordaust-Atlanteren et grønlandsselen åleine opp like mykje sild som norske fiskarar tek opp.

Og selen kan legge ut på lange næringsvandringer og gjere stor skade. Mange minnest vel enno selinvasjonen i Finnmark for nokre år sidan. Så det er mange grunnar til å drive selfangst sjølv om fangsten no ikkje lenger er kommersielt interessant.

Ølhallen opna allereie i 1928, men det var neppe der sunnmøringane heldt avseglarfestane før dei for i Kvitsjøen før siste verdskrigen. Festane gjekk nok av stabelen på Hotel Midnattsol og liknande plassar sidan Ølhallen stengjer allereie i femtida på ettermiddagen. Men der har site mang ein sunnmøring i Ølhallen gjennom åra. Før eg reiste nordover spurde eg ein kar heime om kvar i Tromsø Ølhallen låg:- Ligg han langt frå sentrum i byen? - Langt frå sentrum? Det er Ølhallen som er sentrum i Tromsø!



B
PORTO

BETALT
P.P



THE MOST THRILLING ADVENTURES IN POLAR HISTORY!

Fram is the strongest wooden ship ever built and was the safe haven in the Arctic and Antarctic ice for the most famous polar explorers of all times. Fram is kept in its original condition in the Fram Museum in Oslo. Come aboard to experience their breathtaking stories and see how these men managed to survive during their legendary journeys to the coldest and most dangerous places on Earth, the North and the South Pole!



FRAM MUSEUM
OSLO, NORWAY

Large exhibit on the exploration of the Northwest Passage
Open every day // Exclusive merchandise in the museum shop
Special evening events for groups // 2 films showed continuously



www.fram.museum.no