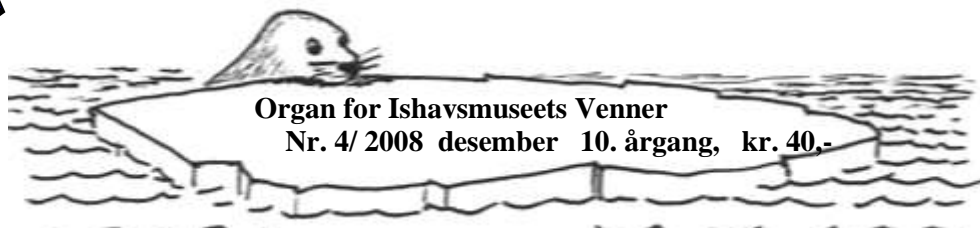


ISFLAKET



Polaric

I denne utgåva av Isflaket:

Egset – brørne på «Polarbjørn»
Danmark-ekspedisjonen 1906-08
Selsom julekveld i polarlandet

Skuter som forliste – «Ungsel»
Frå bokhylla – The Trapper Era
Frå samlingane – historien om en kano

Frå arkivet – På jomfrutur til Kvitesjøen

Kefirmjolk og sviskegraut

ISFLAKET

Redaksjon:

Redaktør Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

God Jul til alle!

Isflaket kjem her med si fjerde og siste utgåve i 2008. Vi har hatt mange trufaste og dyktige skribentar med oss gjennom året. Vi vonar at dei alle vil vere med oss også neste år og levere spanande stoff om det barske polare virke.

Magnus Sefland har vore trufast i mange år og delt med oss av si utrulege interesse for ishav og polar historie. I denne utgåva av bladet har han ført i pennen ein stor og flott artikkel om brørne Kristian og Jon J. Egset frå Volda. 'Egset-karane på 'Polarbjørn'' er eit omgrep i historia om ishavsdrifta frå Sunnmøre. I Sefland sin fyldige artikkel får vi god kjennskap til både Egset-brørne og *Polarbjørn*.

Tidligere fangstmann Per Johnson har forfatta ein interessant artikkel om Danmarks-ekspedisjonen frå 100 år tilbake, 1906-08. Vi er fortsatt i det Internasjonale Polarår, og det er 100 år sidan leiaren av denne ekspedisjonen, Mylius Erichsen, døde saman med sine nære medarbeidarar Høegh Hagen og Grønlanderen Jørgen Brønlund.

I serien *Skuter som forliste* har vi kome fram til nr. 13. Sigbjørn Røren har denne gongen funne fram sjøforklaringa til *Ungsel* frå Tjørvåg som forliste i 1934.

Denne fylgjer vi opp med ein artikkel *Frå arkivet* om jomfruturen til nettopp denne skuta, då under namnet *Horgeffjord* tilhøyrande i Hjörungavåg. Her får vi også vite at denne skuta har sokke heile tre gongar.

Ivar Ytreland har i spalten *Frå bokhylla*, bokanmeldt den engelske versjonen av boka Nordøst-Grønland 1908-60, The Trapper Era.

I spalten *Frå samlingane* presenterer vi historien om en kano, og får vite korleis det har gått til at nettopp denne kanoen har funne vegen frå Grønland til Ishavsmuseet. Det er Jan P. Jansen som fortel om dette.

Også denne artikkelen fylgjer vi opp med ein artikkel frå Fædrelandsvennen frå 1957, forfatta av Jan Henrik Jansen, som har fått tittelen Selsom julekveld i polarlandet.

Helge Ødegård fortel om korleis det var og drikke kefirmjølkk frå eit 200 liters eikefat på ein fangsttur. Vi kan røpe at innhaldet i fatet gjekk frå å vere kefirmjølkk til å verte surmjølkk i løpet av turen. Han fortel også ei artig historie om då maskinisten stjal sviskegraut frå provianten til stuerten.

Vi vonar at her skulle vere lesestoff for ein kvar smak, og ønskjer alle lesarane våre ei rettelig God Jul og eit Godt nytt år!

Brandal 10.12.08, Webjørn Landmark, redaktør.

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Egset – brørne på *Polarbjørn*

Av Magnus Sefland

Kristian og Jon J. Egset

'Egset-karane på *'Polarbjørn''* er eit omgrep i historia om ishavsdrifta frå Sunnmøre. Omgrepet omfattar i første rekkje brørne Kristian og Jon J. Egset frå Morkabygda i Volda, sjølv om også andre frå Morkabygda segla med *Polarbjørn*.

Ishavsskuta *Polarbjørn* av Brandal vart mykje brukt som ekspedisjonfartøy i arktiske strøk. Med på desse ekspedisjonane var ei rekkje kjende forskarar, administratorar, forfattarar, journalistar, turistar og kunstnarar - dei fleste svært skriveføre folk. I bøker og andre skriftlege framstillingar har desse skribentane gitt mannskapet på *Polarbjørn* rosande omtale. Begge Egset-brørne har fått omtale i litteraturen.

Etterkomarar som har materiale etter dei to i si varetekt, har vore velvillige informantar. Men sjøfartsbøkene til det to - med nøyaktige opplysningar om fartsområder, år og datoar - har det ikkje lukkast å oppspore.

Egset-slekta

Kristian og Jon J. Egset var søner av Johan K. Egset og kona Marie, fødd Molvær.

Sønene vaks opp på bruket Furulund på Ekset -

Kristian som nummer to og Jon som nummer fem i ein syskenflokk på sju.

Desse hadde fleire syskenborn som også dreiv fiske og ishavsfangst. Ein av dei, Karl Egset, slo seg ned i Canada. Johan K. Egset hadde eigen motorbåt og dreiv fiske og skyssing på fjordane (Aarviknes 1970). Då Johan slutta, overtok Sivert Lid skyssinga.

KRISTIAN J. EGSET

1903-84.

Stuerten

Familie og heim

Kristian tok stuertutdanninga si ved stuertskulen på Nordnes i Bergen. Han var ferdig der i 1920 og tok eksamen med godt resultat. Han fekk hyre på ishavsskuta *Ishavet*, som det meste av 1920-åra tilhørde ishavsreiar Johan Thorvik i Ålesund (P. K. Egset: Personleg fråsegn).

Vi veit ikkje sikkert når Kristian begynte om bord i *Ishavet*. Kristoffer Marø var skipper om bord i *Ishavet* heile 1920-talet, fram til og med 1929. Ein eller annan gong i den bolken begynte Kristian om bord i *Ishavet* og innleidde eit langvarig samarbeid med Kristoffer Marø. Då Marø i 1930 gjekk over til *Polarbjørn*, ser det ut til at Kristian følgde Marø (Ishavsmuseet: Fartøyregister).

Kristian gifte seg med Ingrid Åsheim, fødd i 1904, også ho frå Morkabygda. Dei fekk borna Bjarne f. 1927, Margot f. 1929, Per f. 1932 og Jarle f. 1934 (Aarviknes 1971).

Kristian og Ingrid bygsla tomt og bygde seg bustadhus på Øyra, på prestegarden sin grunn, i 1932. Eigedomen låg ved den dåverande Austefjord-vegen, rett overfor vegen for Volda Mek. Verkstad, med slipp og motorfabrikk. Der hadde dei sokneprest Hans Strøm sin helsebrønn frå 1700-talet som nær granne. Nære grannar var også Konstane og Petter Håskjold. Petter var sjømann. Under andre verdskrig segla han i utanriksfart. Han miste livet i ein eksplosjon i Algerie i 1943. Son deira, Hans, segla som messegut på *Polarbjørn* medan Kristian Egset var stuert der. Hans Håskjold og Ingrid Åsheim Egset var syskenborn (Aarviknes 1970; 1971).

Då Volda Mek. Verkstad trong å utvide industrianlegget og slippet på 1960-talet, måtte vegen til Austefjorden leggjast om og flyttast lenger opp på prestegardsjorda. Heimane til

familiane Egset og Håskjold vart også flytt, slik at husa også etter flyttinga vart ståande ovanfor den nye vegen. Området ved helsebrønnen vart regulert inn i verkstadarealet (P. K. Egset: Personleg fråsegn).



Kristian J. Egset med familie tidleg på 1950 talet. Sitjande: Ingrid og Kristian. Ståande frå venstre: Jarle, Margot, Bjarne og Per. (Bilde: Per K. Egset).

John Giæver om Kristian J. Egset

Knapt nokon stad vart det laga mat under så vanskelege omstende som i byssa på ei ishavsskute. For å unngå at isen skal få tak i skrog og skrue skutene ned, er ishavsskutene rundare i botnen enn dei fleste andre fartøy. Dette gjer ishavsskutene meir utsette for slingring enn mange andre fartøy. I blant var det dårleg med ferskvatn om bord i skutene, - lite vatn og ofte dårleg vatn. Dei som skulle mettast, gjekk i tungt kroppsarbeid - utan regulert arbeidstid. Å lage god og nærande mat under slike omstende, var ei krevjande oppgåve.

Polarforskaren, fangstmannen og forfattaren John Giæver segla saman med Kristian Egset på *Polarbjørn* på både fangst og ekspedisjonar både før og etter andre verdskrig. I boka *Hardbalne polarkarar* gir Giæver denne omtalen av Kristian Egset i kapittelet 'Akrobater og mestekokker':

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

medbrakt tysker snavlet "grossartig"! Han kunne saktens, - for han ble rund og fredelig på den turen. Dette var Egseth fra Volda. ---' (Giæver 1957).

Om Polarbjørn

Den *Polarbjørn* det er snakk om her var den første i ei rekkje ishavsfartøy som har bore det tradisjonsrike skutenamnet *Polarbjørn*. Skuta fekk kutterfasong og vart bygt av tre ved Nils Jakobsen sitt skipsbyggeri i Narvik og sjøsett i 1919. Dimensjonane var 123 ft / 326 brutto registertonn. Som nybygg fekk skuta ein Atlas dieselmotor på 160 hk, seinare ein ny dieselmotor av same fabrikat på 360 hk. Framdriftsmaskineriet gav skuta ei enkel og reinsleg bunkershandtering og stor aksjonsradius. Dette gjorde skuta godt eigna for ekspedisjonar. Skuta hadde stadig skiftande eigarar og gjekk gjennom fleire konkursar i 1920-åra.

I 1930 vart *Polarbjørn* kjøpt til Brandal av ishavsreiarane Peter S. Brandal og Martin Karlsen. Reiarlaget deira hadde hand om skuta heilt til ho forliste etter brann i maskinrommet på fangstfeltet ved Newfoundland i 1949 (Ishavsmuseet: Fartøyregister).



Ishavsskuta *Polarbjørn* på slutten av 1930-talet. (Bilde: Ishavsmuseet)

1930-åra

Etter at *Polarbjørn* frå 1930 vart heimehøyrande i Brandal, var ho årvisst på fangst i Kvitsjøen eller Vestisen, somme sesongar begge felt, alt etter korleis det høgde med isen og dyra. Forholda i Kvitsjøen vart utover 1930-talet vanskelegare - færre dyr og strengare regulering frå sovjetisk side. Dette gjorde at norske ishavsreiarar søkte mot fangstfeltet ved Newfoundland. Feltet vart opna i 1938. Til den lange overseglinga var dampdrivne skuter lite aktuelle. Brandal-skutene *Polarbjørn* og *Polaris* hadde begge forbrenningsmotor og vart plukka ut til fangstekspedisjonen. Skipper Kristoffer Marø på *Polarbjørn* vart utpeika som ekspedisjonsleiar. Stortinget gav ein statsgaranti for ekspedisjonen i tilfelle underskot.

Resultatet av ekspedisjonen vart så godt at det ikkje var nødvendig å nytte seg av garantien.

Norges Svalbard- og Ishavsundersøkinger (NSIU), også kalla 'Svalbard-kontoret', var forgjengar for Norsk Polarinstitutt. Namnet vart endra og arbeidsområdet utvida i 1948. Saman med Arktisk Næringsdrift A/S brukte instituttet *Polarbjørn* som ekspedisjonsfartøy på sommarekspedisjonar til Nordaust-Grønland, Jan Mayen og Svalbard. *Polarbjørn* var til Nordaust-Grønland i åra 1931-33 og 1937-39. I 1936 var skuta på kartlegging og opplodding ved Svalbard. I åra 1931 og 1932 vart ekspedisjonane til Nordaust-Grønland omfatta med ekstra interesse på grunn av den norske annekteringa av Eirik Raudes land i 1931. I 1932 hadde *Polarbjørn* med to fly som vart brukt til fotografering og kartlegging i det annekterte området (Ottesen 2001).

I 1933 gjekk *Polarbjørn* om Svalbard på avløysingsekspedisjonen til Nordaust-Grønland. På Kapp Linne ved innløpet til Isfjorden sette *Polarbjørn* på land material, utstyr og eit arbeidslag på elleve mann. Arbeidslaget etablerte og bygde ut Isfjord fyr og radio. Ingeniør Sverre Aasebø frå Volda deltok i arbeidet som spesialist på oppsetjing av fyrlykter. *Polarbjørn* gjekk vidare til Nordaust-Grønland etter utlossinga på Svalbard. I løpet av to månader bygde arbeidslaget fyr og radiostasjon på Kapp Linne og sette opp lykter ved Grønfjorden og Adventfjorden, før laget returnert til Norge med ein kolbåt (Orvin 1934).

Mot slutten av 1930-åra tok *Polarbjørn* også med turistar og mediafolk, i tillegg til forskarar, radiotelegrafistar og fangstfolk på ekspedisjonsturane - så langt der var plass om bord.

På ekspedisjonsturen til Nordaust-Grønland i 1937 grunnstøytte *Polarbjørn* på ei sanddyne i Youngsundet og kom seg ikkje av med eiga hjelp. *Veslekari* av Vartdal, skipper Johan Olsen, var på ekspedisjonstur i same farvatnet for den amerikanske forskaren Louise A. Boyd. *Veslekari* kom til og drog *Polarbjørn* fri frå sanddyna. Maskinist på *Veslekari* var Peder A. Strand frå Volda.

Etter krigen var *Polarbjørn* igjen til Nordaust-Grønland på ekspedisjonsoppdrag i åra 1946-48.

På ekspedisjonsturane hadde *Polarbjørn* med folk av nesten alle kategoriar: overvintrande fangstfolk på både utreise og heimtur, radiotelegrafistar, forskarar, byråkratar, studentar, pressefolk, forfattarar, kunstnarar, betalande turistar og andre. Kor mange ekspedisjonsfolka var, varierte ein del. Det var heller ikkje lett å forutsjå kor mange som vart med på heimturane. Overvintrarar som hadde planlagt heimreise, ombestemte seg av og til i siste liten for å ta ei overvintring til. Andre hoppa på heimreise, utan at det var planlagt og avtalt. Når det skulle skiftast radiotelegrafistar i Myggbukta, vart det ikkje alltid påmønstra fast telegrafist på skuta.



På selfangst med *Polarbjørn* ca 1931. Frå venstre: Myklebust (ukjent førenamn), kristian J. Egset og Knut Nakken. (Bilde frå Kristian Egset sitt fotoalbum, ved Margot Velsvik).

Påtroppande telegrafist gjorde teneste på utreisa, avtroppande på heimreisa.

Alt i alt var det oftast nokså fullt om bord. I tillegg til dei faste køyene vart det til ekspedisjonane teke om bord ekspedisjonshus som vart plassert på dekk på kvar si side av frammasta.

Dette auka talet på køyplassar til 42. Likevel var ikkje dette alltid nok. På ekspedisjonsturen i 1932 var der 54 personar om bord. Folk sov blant anna på benkane i salongen og i soveposar i livbåtane på galgedekk (Arnesen 1932).

Ein del namn blant ekspedisjonsfolka var slike som i seinare tider ville ha gått inn under nemninga 'kjendis'. Blant desse var fangstmann, polarforskar og forfattar John Giæver, filmskapar og forfattar Per Høst, medisinprofessor og krigshelt Kåre Rodahl, glasiologiprofessor Hans W:son Ahlmann, journalist og forfattar Nils Johan Rud og fangstmann Henry Rudi - isbjørnkongen.

I samband med den norske annekteringa av Eirik Raudes land i juni 1931 var journalistane Bjarne Høye (Tidens Tegn), Axel Kielland (Dagbladet) og Halvdan Hydle (Aftenposten) med på ekspedisjonen til Nordaust-Grønland seinare same sommaren. Dei laga reportasjar om annekteringa på staden. Helge Ingstad - jurist, fangstmann, arkeolog og forfattar - vart i 1932 konstituert som norsk sysselmann i Eirik Raudes land. Den funksjonen hadde han inntil Haag-domstolen eit år seinare avgjorde at Norge ikkje hadde territoriale rettar på Nordaust-Grønland. Ingstad reiste både til og frå Nordaust-Grønland med *Polarbjørn*. Odd Arnesen om Ingstad:

'- *En sporty kar som aldri føler sig for stor til å ta selv den minste jobb. Ombord var Helge Ingstad meget populær, han vant alle for sig – ikke bare hans fangstkamerater, men også mannskapet og vi andre likte ham vel. Gjaldt det å lange bømter med vann om bord i "Polarbjørn" fra floren vi hadde gjort fast til, så var Ingstad å finne på sin plass i rekken av håndlangere. –*' (Arnesen 1932).

John Giæver, Adolf Hoel og Anders Orvin – alle tre i leiinga av NSIU - skifte på å vere med som ekspedisjonsleiarar.

Alt folket om bord trong mat – om enn i litt varierende omfang, mykje avhengig av sjøgang og sjøsykje. På ekspedisjonsturane hadde *Polarbjørn* vanlegvis tre mann i byssa: Stuert, kokk og messegut. Kristian Egset hadde hovudansvaret for kosthaldet til både ekspedisjonsfolk og skipsmannskap. Blant ekspedisjonsfolka var det mange svært skriveføre personar. Når dei i skriftlege arbeid nemnde reisene med *Polarbjørn*, gjekk kommentarane gjerne også i retning av at skuta hadde 'en rasende flink stuert' (Eigne notatar). Stuerter vart ikkje alltid nemnd med namn. Men stuerter som fekk slik og liknande omtale, var Kristian Egset. Ein av dei skriveføre – Odd Arnesen – formulerte seg slik om Kristian Egset og hans oppgåver under ekspedisjonsturen i 1932: '- *Det var fin-fine dager på Ishavet – rene sommerværet. Det er slett ikke noget å fortenke stuerter i at han er mindre begeistret for værgudene som har sloppet løs all denne solen og stillen på oss. Tenk bare hvad vi kunde spare av opvask til fire ganger 54 mann hver eneste dag, hvis vi bare fikk en del storm. –*' (Arnesen 1932).

1939

Den vellykka fangstturen til Newfoundland i 1938 gjorde at fleire skuter drog dit i 1939. *Polarbjørn* og *Polaris* fekk følgje av Brandal-skuta *Arktos*. Frå Nord-Norge tok fem skuter ut. Tre av dei - *Isfjell* frå Tromsø og *Nyken* og *Saltdalingen*, begge frå Gratangen - valde omlag same seglingsruta som sunnmørsskutene, sør om Island.

Nettopp der - sørvest av Island - kom skutene ut i orkan. *Isfjell*, *Nyken* og *Saltdalingen* forliste i uveret, *Nyken* med heile mannskapet på atten mann. Folka frå *Isfjell* vart berga av den svenske passasjerbåten *Drottningholm*, og *Polarbjørn* og *Polaris* tok i fellesskap opp folka frå *Saltdalingen* (Nordanger 1980). (Meir seinare)

I 1939 utførte *Polarbjørn* den årlege sommarekspedisjonen for NSIU og Arktisk Næringsdrift A/S. Turen gjekk om Svalbard til Nordaust-Grønland. Ekspedisjonleiar var John

Giæver senior. Som nygift hadde Giæver kona Oddbjørg med og brukte turen som bryllaupsreise (Giæver junior: Personleg fråsegn).

Reiaren for *Polarbjørn*, Martin Karlsen, og sonen Peter, var med på turen. Kvar gong Kristian Egset baud på ein ekstra godbit, følgde Martin Karlsen opp med spørsmål om også Peter hadde fått ein smak (A. Brandal: Personleg fråsegn). Ei rekkje andre, kjende personar var med. Blant desse var forfattaren Nils Johan Rud. Leiar for NSIU var dosent Adolf Hoel. Han brukte å be med ein kunstnar av eitt eller anna slag på sommarekspedisjonane når der var plass (Røer: Personleg fråsegn). I 1939 høvde det slik at Rud vart med.

Nils Johan Rud brukte opplevingane og inntrykka frå turen i romanen *Drivende grenser*. Romanen er av somme omtalt som ein 'heftig kjærlighetsroman'. *Polarbjørn* fekk i romanen namnet *Vesterveg*. Fleire personar i mannskapet og reisefølgjet kan kjennast igjen i romanen. Skipper Kristoffer Marø fekk namnet Peder Sula, og styrmann Knut Johannessen var modell for førstestyrmann Helge Aksla. Rud tok namn etter fjell i Ålesunds-området, enkelt og greitt. Giæver fekk namnet Mattis. Hermann Andresen fekk namnet Anders og Henry Rudi fekk namn etter Eirik Raude. Den kvinnelege hovudpersonen Norunn skulle drive botanisk samlararbeid. Modell for Norunn var den unge kvinnelege geologen Brit Hofseth. Byssepersonalet er i romanen nemnt berre med yrkestitlane stuert, kokk og messegut (Rud 1941). Byssepersonalet på *Polarbjørn* på grønlandsturen i 1939 var stuert Kristian Egset, kokk Hans Kleven og messegut Per Gundersen (Eigne notatar).

På turen fekk *Polarbjørn* ein propellskade i isen og måtte rikse seg heim over havet med redusert fart. Skuta kom til Ålesund 1. september 1939, dagen då Tyskland gjekk til angrep på Polen og starta andre verdskrig. Også i romanen er både propellskaden og krigsutbrotet kome med. Men i romanen forliste *Vesterveg* utanfor sunnmørskysten. Mannskap og ekspedisjonsdeltakarar rodde siste vegen til Ålesund i livbåtar - på den lagnadstunge datoen (Rud 1941).

Polarbjørn i Amerika under krigen

I april 1940 var *Polarbjørn* på fangst ved Newfoundland. Skipper var som vanleg Kristoffer Marø, og stuert var – like vanleg - Kristian Egset. På grunn av den tyske okkupasjonen av Norge var det ikkje aktuelt å returnere til Norge då fangsten var avslutta. Saman med dei fire andre norske fangsskutene vart *Polarbjørn* verande igjen i Amerika.

Karl Karlsen var eldste son til Martin Karlsen i Brandal. Karl tok seg allereie i mai 1940 over til Halifax for å administrere Brandal-skutene som vart igjen i Nord-Amerika etter fangsten. *Polarbjørn* heldt fram med ordinær selfangst alle krigsåra, med unntak av 1942. Elles var skuta i verksemd som fraktfartøy på strekninga New York-Boston-Halifax-St. John's (Marø: Notat). Det var ikkje mykje informasjon familien Egset heime i Volda fekk, men gjennom Martin Karlsen kom det einskilde signal om at Kristian var i live og hadde det bra.

Kontakten mellom familiane Karlsen i Brandal og Egset i Volda var imidlertid greiare. Peter Karlsen - den andre sonen til Martin Karlsen - budde på hybel hos familien Egset medan han gjekk på gymnas i Volda under krigen. Egset-gutane Per og Jarle henta ved til Peter Karlsen og tente seg litt pengar på det - ei ordning som var heller vanleg i skulebygda Volda (P. K. Egset: Personleg fråsegn).

I 1941 tok to båtar ut frå Volda til Shetland med flyktningar. Om våren drog *Glimt*, der Sivert S. Myhre var sentral i organiseringa. Om hausten drog Sula-båten *Haugen* i ein aksjon der Harald Klepp var sentral i organiseringa. I forkant av avreisa låg *Haugen* fortøyd ved Volda Mek. Verkstad. I siste fasen før avreisa søkte fleire av rømlingane - gjerne folk med tilknytning til skulemiljøet i Volda - tilhald på hybelen til Peter Karlsen i Egset sitt hus, høveleg nær Volda Mek. Verkstad og mylnekaia (Nerbøvik 1996; P. K. Egset: Personleg fråsegn).

På andre sida av havet var Kristian Egset i krigsteneste. Allereie sommaren 1940 beordra

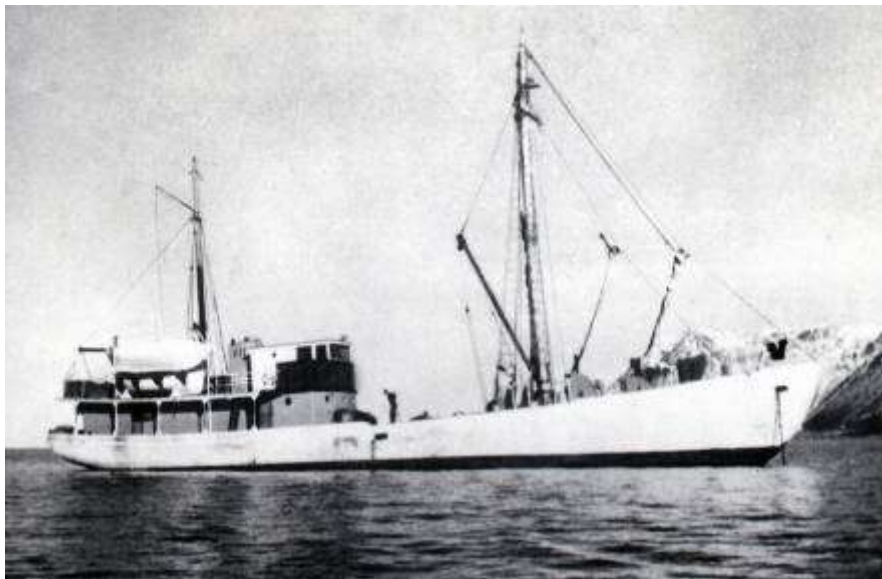
den norske London-regjeringa *Polarbjørn* til å gå frå St. John's til Nordaust-Grønland med forsyningar til dei norske overvintrarane. I Myggbukta møtte dei *Veslekari*, som var send frå Norge av NSIU i same ærend. Midt i det tunge krigsalvoret fekk møtet mellom *Veslekari* og *Polarbjørn* i Myggbukta ein aldri så liten dâm av slekts- og grannestemme. Skipperane Kristoffer Marø (*Polarbjørn*) og Johan P. Brandal (*Veslekari*) var svograr. Stuert Kristian Egset (*Polarbjørn*) og maskinist Karl A. Strand (*Veslekari*) var begge sambygdingar frå Volda.

Då den såkalla låne- og leigeavtalen mellom USA og dei allierte landa i Europa kom i stand i 1941, vart det bruk for ein nordleg luftkorridor mellom Nord-Amerika og Storbritannia. Det måtte byggjast flyplassar i høveleg fråstand over Labrador, Baffin Land, Grønland, med samband til Island og Storbritannia. Det amerikanske militæret hadde bruk for isforsterka fartøy og mannskap som kunne isnavigasjon. Saman med andre fartøy vart *Polarbjørn* sett inn i fraktfart i samband med utbygging av dette sambandet. *Polarbjørn* sitt fartsområde strekte seg frå Halifax, via Newfoundland, Labrador, Hudson Bay, Baffin Land, Vest- og Aust-Grønland til Reykjavik. Denne trafikken varte heilt til krigen slutta. Til denne farten vart heile skuta måla i ein trist gråfarge, og ho fekk montert ei mitraljøre på akterdekket (Bøe 1990). *Polarbjørn* kom og gjekk så påliteleg at amerikanarane gav skuta nemninga '*the ship that always arrives*'.

Så langt vi kjenner til, var Kristian Egset med på det meste – truleg alt – i denne farten. Nøkkelpersonane i mannskapet var skipper Kristoffer Marø, maskinsjef Erling Breivik frå Ålesund og stuert Kristian Egset. Kristian laga mat og stelte vel med ei stor mengd folk som var med i denne verksemda - alt frå høge offiserar til forfrosne og utsvoltne skipbrotne og nedstyrta flymannskap som vart plukka opp i siste liten (Ishavsmuseet: Fartøyregister). Så vidt vi veit kom ikkje *Polarbjørn* ut i direkte kamphandlingar. Men i bolkar vart tyske ubåtar observert i *Polarbjørn* sitt fartsområde nær dei nordamerikanske kystane. I 1942 frakta *Polarbjørn* ein bombelast frå New York til St. John's. I dårleg ver med sjøgang tok bombene til å rulle fram og tilbake i lasterommet. Det skal ha vore eit nokså skræmmande arbeid å stabilisere bombelasten (Bøe: Personleg fråsegn).

Heim til Norge i 1945

Etter den tyske kapitulasjonen i mai 1945 kom det meldingar heim til Volda frå uteseglarar i alle verdsdelar. Kristian Egset telegraferte heim frå Halifax at alt stod vel til (Nerbøvik 1996). *Polarbjørn* vart verande i Amerika eit år til og kom heim etter newfoundlandsfangsten i 1946.



Ekspedisjonsfartøyet Minna. (Bilde: Ishavsmuseet).

Kristian Egset kom heim med *Minna* sommaren 1945. Karl Karlsen og Bernt Marø hadde kjøpt eit amerikanskbygd fartøy som dei hadde gitt namnet *Minna*. Bernt Marø førte *Minna* til Norge. Med den skuta kom det heim fleire som hadde segla ute alle krigsåra, blant dei også Kristian Egset saman med skipperane Kristoffer Marø og Peter P. Brandal og styrmann

Knut Johannessen (Skipsjournal, *Minna*; Ishavsmuseet: Fartøyregister).

Minna vart innklarert i Ålesund 20.07.1945. Ved det høvet var Sivert Lid til Ålesund med skyssbåten *Turist* og henta Kristian heim til Volda. Heile familien Egset, medrekna far til Kristian, var med på Ålesunds-turen. I Ålesund var Per K. Egset om bord i *Minna* og fekk smake appelsiner og bananer, noko som det ikkje var mogleg å få tak i i Norge under krigen. Då *Turist* kom tilbake til Volda med Egset-familien om bord, var der mange som helsa dei velkomne. Der var også fleire som gjerne ville få tak i amerikanske sigarettar (P. K. Egset: Personleg fråsegn).

Blant ishavsveteranane i Brandal vart det heilt fram til tusenårsskiftet snakka i rosande vendingar om den gode brødmaten som Kristian Egset baka av mjølet som *Minna* hadde med til det krigsslitne Norge (R. J. Brandal; Landmark: Personleg fråsegn). Omtalen høvde godt med andre utsagn og bygde vidare opp det ry som Kristian Egset hadde som ein uvanleg dugande stuert.

Mjøllasten på 60 tonn vart innlasta i Halifax, og det meste av mjølet vart lossa på Gomalandet i Kristiansund (Skipsjournal, *Minna*).

Kristian Egset og Bernt Marø var i fredsåret truleg vel forlikte. Men visse uver hadde vel også dei hatt seg i mellom om bord i *Polarbjørn* - slik John Giæver skriv: '*--- Fra hine svarte hundevakter nord i havet, da jeg og andre stratenrøvere tok hærfang i stersens delikatesser. Som den gang for eksempel Knut og Bernt og jeg pisket krem av stjålet boksemelk på styrehustaket i 20 graders kulde, og krydret kremen med mandeldråper. Og et lokalt uvær falt over oss i form av stuert Egseth i underbukser. Straffen var at vi måtte ete svineriet. Slike opplevelser merker en mann og fostrer komplekser. For relativt kvite spøkelses og alt som smaker av mandel. ---*'. (Giæver 1957). (Knut og Bernt var etter alt å dømme styrmann, seinare skipper Knut Johannessen og skipper Bernt Marø).

Polarstar

Første tida etter krigen heldt Kristian fram som stuert på *Minna*, fram til mai 1946. I den tida gjekk *Minna* i fraktfart i samband med gjenreisingsarbeidet i Finnmark (Skipsjournal, *Minna*). *Polarbjørn* kom heim til Norge våren 1946, etter seks år i Amerika. Kristoffer Marø førte *Polarbjørn* til Nordaust-Grønland på avløyings ekspedisjon sommaren 1946. Kristian Egset var med som stuert (O. M. Brandal: Personleg fråsegn). I følge Per K. Egset begynte Kristian som hjelpearbeidar ved Volda Mek. Verkstad rundt 01.11.1946.

Vi veit ikkje sikkert kva Kristian gjorde i 1947 og første del av 1948. Mest truleg var han på sin gamle plass som stuert på *Polarbjørn*. Hausten 1948 var Kristian med å ta ut nyeskuta *Polarstar* frå byggeverkstaden i Port Glasgow i Skottland. Tanken om ei større ishavsskute av stål var truleg framme hos Martin Karlsen og Kristoffer Marø allereie i god tid før krigen. Men nettopp krigen gjorde at planane måtte utsetjast. Først i 1948 vart skuta bygt. Ved uttaket av *Polarstar* var Kristoffer Marø skipper, Sigurd Heggem maskinsjef og Kristian Egset stuert. Reiarane, Martin Karlsen og Peter Karlsen, var høvesvis lettmatros og smørjar. Skipsingeniørar og skipsmeklarar frå Bergen som hadde teke del i prosjektering av skuta, var også med. Alle var visstnok ikkje heilt sikre på kva funksjonar dei eigentleg hadde om bord, somme av dei hadde visstnok ikkje gått vakter. Men summen av maritim kompetanse om bord var overtydande nok. Og så hadde den turen berre eitt einaste formål, nemleg å flytte den nybygde skuta frå Skottland til Liaaen i Ålesund for vidare klargjering der (Bøe 2003).

Polarstar var på fangst ved Newfoundland første gong i 1949. Kristian Egset var med der som stuert - venteleg i ei noko rommelegare bysse enn den han var van med frå *Polarbjørn*. 1949 var året då den same *Polarbjørn* vart øydelagt i brann i isen ved Newfoundland. På tidspunktet for brannen hadde *Polarstar* teke full last og forlate feltet (Nordanger 1980). Kristian Egset slapp å sjå at *Polarbjørn* - hans gamle arbeidsplass og heim gjennom mange år - gjekk opp i røyk.

Nedtrapping

Ved uttaket av *Polarstar* i 1948 var Kristian Egset rundt 45 år gammel. Kor lenge han stod om bord i *Polarstar*, er også ukjent. Men etter ein del år – kanskje ein gong i første halvdel av 1950-talet - gjekk han i land og heldt fram i faget sitt som styrar og kokk ved fabrikkmessa ved fabrikkane i Brandal (Eiken; Eliassen; Røyset; Skarbakk: Personleg fråsegn). Han arbeidde ved messa gjennom ei årrekkje. Mange informantar i Brandal hugsar Egset godt frå den tida, og alle har rosande ord å seie om både mannen og arbeidet han utførte. Alle informantane held fram at han arbeidde der gjennom mange år. Men ingen av dei torer å nemne nøyaktige årstal for tida hans ved fabrikkmessa. Somme av dei meiner han var i arbeid der til tidleg på 1960-talet, kanskje eit godt stykke ut på 60-talet. Men vi manglar nøyaktig dokumentasjon.

Det var ikkje utan grunn at John Giæver omtalte ishavsstuertane som akrobatar og meisterkokkar. For ein mann som Kristian Egset, med eit langt yrkesliv bak seg i ein slik bransje, var det truleg ei naturleg nedtrapping til pensjonisttilværet å få nokre arbeidsår på stødigare underlag.

I 1972 var ein tilreisande skuleelev frå ytre søre Sunnmøre på leiting etter hybel i Volda. Han gjekk frå hus til hus og spurde etter husrom. Hos Egset sine fekk han napp – og vart buande der i seks år. Kristian hadde ord på seg for å vere '*en meget dyktig stuert med stil!*' (Ytreland: e-post). På heimebane viste Ingrid og Kristian Egset seg som mønstergyldige hybelvertar.

JON J. EGSET

1915-81

Fangstmannen og redningsmannen

Ut i arbeidslivet

Jon Egset var tolv år yngre enn broren Kristian. Jon måtte, som vanleg var, tidleg ut i arbeid. Han fekk ingen skulegang utanom grunnskule. Men han hadde likevel sterke boklege interesser. Han likte bøkene til Helge Ingstad. Naturleg nok – vi har grunn til å tru at Jon var i mannskapet på *Polarbjørn* då Ingstad reiste til og frå Nordaust-Grønland med skuta tidleg på 1930-talet. I seinare år likte Jon godt fjernsynsforedraga til professor Francis Bull om Ibsen, Bjørnson og andre. I tillegg til den naturlege tilknytninga til sjøen likte han også turar i skog og fjell. Elles var Jon sosial på ein litt stillfarande måte. Han ønskte ikkje merksemd om sin eigen person (M. E. Haug: Personleg fråsegn).

Jon begynte på ishavet som femtenåring, første tur truleg i Kvitsjøen med *Polarbjørn* i 1931.



Jon J. Egset og Kristian J. Egset om bord i Polarbjørn tidleg på 1930-talet. (Bilde frå Kristian J. Egset sitt fotoalbum, Margot Velsvik). Skipper var Kristoffer Marø, og førsteskyttar var grønlandsovervintraren frå 1909/10, Vebjørn Landmark.

Per Høst var med som selforskar. Desse karane, i tillegg til storebror stuert Kristian, kunne gje Jon ei solid innføring i ishavlslivet.

Jon var truleg på ishavet nokså jamnt i løpet av 1930-talet. I bolkar var han i arbeid som kokk hos bror Kristian på *Polarbjørn*. Vi manglar haldepunkt for kor ofte og kor lange bolkar

i gongen han var i verksemd der. Ut frå blant anna fotografi har vi grunn til å rekne med at Jon begynte som messegut eller kokk allereie i tenåra, det vil seie tidleg i 1930-åra. Ei mannskapsliste for sommarekspedisjonen til Nordaust-Grønland i 1938 viser at alt byssepersonalet kom frå ein og same familie i Morkabygda i Volda: stuert Kristian J. Egset, kokk Jon J. Egset, messegut Ivar Åsheim (Ishavsmuseet: Fartøyregister).

I 1936 var Jon med *Polarbjørn* på opplodding og kartlegging ved Svalbard (M. E. Haug: Personleg fråsegn). Ekspedisjonsleiar var leiaren i NSIU, Adolf Hoel. Ekspedisjonen hadde med eit fly til flyfotografering. På turen gjekk *Polarbjørn* på grunn i Forlandssundet, men kom seg av igjen med eiga hjelp. På den turen frakta *Polarbjørn* heim ei demontert fangsthytte frå Svalbard. Hytta står i dag utstilt i Polarmuseet i Tromsø (Eigne notatar).

Saltdalingen og Polarbjørn i 1939

I februar 1939 var Brandal-skutene *Polarbjørn*, *Polaris* og *Arktos* i samsegling på veg til fangstfeltet ved Newfoundland. Dei tre gjekk om Færøyane og sør for Island. *Quest* og *Selis* frå Tromsø var i ei anna samsegling og la ruta nord om Island. Ei tredje samsegling omfatta *Nyken* og *Saltdalingen* frå Gratangen og *Isfjell* frå Tromsø. Den sistnemnde samseglinga valde også ruta sør om Island, den same ruta som Brandal-skutene.

Sørvest av Island kom skutene ut i orkan, eit uver som overgjekk det aller meste av det sjølv dei mest garva veteranane hadde opplevt nokon gong tidlegare. Dei minste skutene - *Isfjell*, *Nyken* og *Saltdalingen* - gjekk alle ned i uveret. Den svenske Amerika-båten *Drotningholm* berga folka frå *Isfjell*, tju i talet. Dei atten i mannskapet på *Nyken* gjekk ned med skuta. Med det endra hendinga seg frå drama til ein stor tragedie. *Polarbjørn* og *Polaris* berga i fellesskap folka frå *Saltdalingen*, også dei atten personar. Ei tid var også *Arktos* - den største av skutene - frykta forlist. Etter kvart viste frykten seg ugrunna. Radioen på *Arktos* var sett ut av funksjon i uveret.

Frå *Polarbjørn* og *Polaris* vart det sett fangstbåtar på sjøen, ein båt frå kvar av dei to skutene. Berre det åleine skulle i teorien vere umogleg under dei rådande verforholda. Seks menn, tre i kvar båt, rodde over til *Saltdalingen*, i eit vilt ritt i nattemørker og i ein sjøgang som knapt lar seg skildre. Dei to fangstbåtane gjorde fleire vender og berga alle dei atten skipbrotne frå *Saltdalingen*. I orkan var berginga ein operasjonen der seks liv vart sett på spel for å berge flest mogleg av dei atten frå *Saltdalingen*. Dei som gjekk i fangstbåtane og rodde mot vraket, gjorde det frivillig. Dei visste kva dei gjekk til og kva sjansar dei tok. Trygve Nordanger skriv i boka *Dramaet i Nord-Atlanteren* om forlisa og bergingsaksjonen. Der skriv han følgjande:

'--- Mulighetene for heldig utfall kunne ikke settes til mer enn sjansen for det motsatte ---'.

Sagt med andre ord betyr dette at bergingsmennene sette sine egne liv inn på å gjennomføre berginga. Aksjonen lukkast fullt ut. Den var i alle ledd ein demonstrasjon av sjømannskap på absolutt toppnivå. Elleve av dei atten frå *Saltdalingen* kom om bord i *Polarbjørn*. Dei andre kom om bord i *Polaris*.

Men korleis gjennomførte dei seks bergingsmennene jobben? – Nordanger igjen:

'--- Jeg skal ikke gjøre noe forsøk på å forklare det de gjorde og gjennomførte, en slik "forklaring" vil så likevel bare ende opp i tøv ---'.

I fangstbåten frå *Polarbjørn* var førsteskyttar Knut Johannessen hamlemann. Fangstmennene Peder A. 'Pea' Brandal og Jon J. Egset var roarar. - Nordanger nok ein gong, om Jon sin reaksjon etter kraftinnsatsen:

'--- Jobben var gjort. De to brandalskutene kunne forlate "åstedet". - "5930 Nord, 2530 Vest"

ble det notert i journalen.

Jon forteller at reaksjonen for ham kom da han igjen stod med føttene på dekk. Han fant seg selv sittende på en tauveil inne i gangen. Hadde sittet der lenge uten å registrere annet enn at han var ombord.

Men fangstbåtene! spør du om. Hva gjorde de med dem etter endt jobb. De var da vel ikke så galne at de skulle berge dem også i dette været!

Jo, de tok inn igjen fangstbåtene sine. Hadde ikke råd til å forlise to gode båter, må du skjønne. ---'. (Nordanger 1980).

Nøkkelpersonane i bergingsaksjonen fekk offentleg heider for innsatsen. Skipperane Kristoffer Marø (*Polarbjørn*) og Peter P. Brandal (*Polaris*) fekk sølvpokalar med påskrift. Det same gjorde radiotelegrafist Øivind With frå Ålesund. Han var telegrafist på *Polarbjørn* og spelte ei avgjerande rolle i koordineringa av bergingsinnsatsen (Vollan 1951).

Alle dei seks som rodde fangstbåtane frå *Polaris* og *Polarbjørn* – blant dei Jon J. Egset - vart tildelt Medalje for Edel Dåd i sølv, etter innstilling frå regjeringa (Nordanger 1980; M. E. Haug: Personleg fråsegn).

Forliset til *Nyken*, der atten menneskeliv gjekk tapt, var ein stor tragedie, ikkje minst for Gratangen, der skuta hørde heime. Om mannskapet på *Saltdalingen*, også den frå Gratangen, hadde gått tapt på same måte, ville tragedien ha vorte dobbelt så stor, rekna i tal på tapte liv.

Slik gjekk det altså ikkje, takka vere bergingsinnsatsen frå *Polaris* og *Polarbjørn*. Dei elleve skipbrotne frå *Saltdalingen* følgde *Polarbjørn* fram til fangstfeltet. Dei var om bord i *Polarbjørn* og deltok i fangsten i om lag ein og ein halv månad, inntil det høvde å setje dei over på eit anna fartøy som tok dei inn til nord-amerikansk hamn, slik at dei kunne reise heim derifrå. Med dei elleve frå *Saltdalingen* var det 38 mann om bord i *Polarbjørn*.

Det var Kristian J. Egset og messegutten, den femten år gamle granneguten frå Rotset i Volda, Hans Håskjold, som sytte for mat og stell for dei alle. Det var ei vanskeleg oppgåve. Men det gjekk – som Nordanger skriv – etter lova om hjarterom og husrom.

Egsetstranda

Sommaren 1939 var Jon Egset ein av tre assistentar for topograf Thor Askheim frå Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser under arbeid med oppmåling og kartlegging på Hopen.

Thor Askheim hadde som topograf vore med *Polarbjørn* på fleire sommarekspedisjonar til Nordaust-Grønland tidlegare på 1930-talet. Askheim og Jon j. Egset kjende kvarandre truleg frå tidlegare ekspedisjonar.

I 1939 reiste dei fire over med *Maiblomsten* av Tromsøysund, som det året gjorde teneste som sysselmannsfartøy. Dei tilbrakte månadane juli og august på Hopen og losjerte i fangsthytter og telt. Veret var dårleg og gjorde arbeidsforholda vanskelege. Skodda låg heilt ned til havflata og gjorde sikten dårleg. Likevel fekk dei gjort kartlegging, vardebygging, måling av vass-stand og kystlinje. Dei etablerte også eit astronomisk punkt på Koefoedodden, heilt sørvest på øya (Søreide 1994).

Dette var berre få månader etter dramatikken i samband med forlisa i orkanen sørvest for Island. Gjetordet om den bergingsinnsatsen som Jon var med på å utføre, gjekk framleis blant ishavsfolk. Som topograf hadde Thor Askheim truleg ein viss innverknad på namngjeving i dei områda som han var med på å kartlegge. Askheim gav ei strandslette på Hopen namnet Egsetstranda, som heider til Jon for innsatsen ved berginga av *Saltdalingen*-mannskapet – '*til navnmessig odel og eie*' (Søreide 1994).

Egsetstranda på Hopen ligg på søraustsida av øya. Over Egsetstranda ruvar det 320 meter høge Werenskioldfjellet, oppkalla etter geografiprofessor Werner Werenskiold, son til teiknar og kunstmålar Erik Werenskiold. Frå 1949 var desse namna offisielle og kom med på kart over øya. Då hadde også Askheim vorte heidra med eit namn på øya. På nordvestsida av øya har ein odde fått namnet Askheimodden (Norsk Polarinstittutt 1991; Søreide 1994).

Werenskioldfjellet kom i internasjonalt fokus i 1978. Eit sovjetisk overvakingsfly styrta i austskråninga av fjellet. Alle om bord i flyet omkom (Søreide 1994). Det oppstod umiddelbart ei viss krise mellom Norge og Sovjetunionen, i det begge nasjonane ut frå sine eigne ulike interesser ønskte å rydde opp etter ulykka. I pressa verserte også spekulasjonar om det sovjetiske flyet kunne ha hatt atomvåpen om bord ved flystyrten (Eige minne).

Andre verdskrig

Vintersesongen 1939/40 var Jon på nøytralitetsvakt. På ettervinteren 1940 var han med *Polarbjørn* på selfangst ved Newfoundland, med permisjon frå nøytralitetsvakta. Etter den tyske okkupasjonen av Norge i april 1940, var det ikkje aktuelt å returnere til Norge etter avslutta fangst. Dei norske skutene gjekk til St. John's på Newfoundland for å levere fangsten. Jon gjekk i land frå *Polarbjørn*. Han reiste frå Halifax til Storbritannia med ein lastebåt, ein gammal kolbåt som hadde lege i karantene på grunn av tyfus.

I fire år var Jon kvartermeister på den norske minesveiparen *Mandal*. Fartøyet opererte blant anna i Den engelske kanal. Kva operasjonar Jon deltok i, har ein få konkrete opplysningar om. Minesveiparen gjekk i konvoi og skal blant anna ha delteke i førebuing og støtteoperasjonar i samband med den allierte invasjonen i Normandie i 1944. Jon snakka lite om opplevingane i krigstida. Det hadde han felles med mange andre som vart utsett for harde påkjenningar i krigstida. Det han fortalde, kom helst etter krigen i bolkar då han var langt ned helsemessig (P. Haug: Personleg fråsegn).



Jon J. Egset som kvartermeister i Marinen

Jon mottok fleire utmerkingar for innsatsen under andre verdskrig. (Bilde Marie E. Haug) sin i krigstida: Kong Haakons VII's 70-års medalje (3. august 1942), Krigsmedaljen og Deltagermedaljen. Men opplevingane i krigstida hadde også sett sine spor i Jon si helse. Jon kom til Tromsø med jagaren *Stord* 16. 05. 1945. Derifrå ringde han heim. Då fekk familien vite at han var i live. Heime hadde dei nemleg høyrte rykte om at han var omkomen (M. E. Haug: Personleg fråsegn).

Eigen familie

Mange av dei som gjorde teneste i dei mest utsette posisjonane under krigen, levde hardt også når dei kunne koble av. I den samanheng var alkoholbruk nokså vanleg. Då krigen slutta var det langt frå alle som greidde å omstille seg til ei anna livsform. Dei vart gjerne dragande med eit alkoholproblem.

Som aktiv krigsdeltakar i ei av de mest utsette kamponene var Jon i utgangspunktet utsett for same risiko då krigen var slutt. Men han hadde eit medvite forhold til alkohol. I 1946 vart Jon kjend med Synnøve Torheim frå Torheim i Davik kommune i Nordfjord. Ho arbeidde då ved Volda Tuberkuloseheim. Dei to møttest på jonsokdans på Mork. Synnøve var ei sterk kvinne, og i ei avgjerande tid medverka ho til å gi Jon sitt liv ein annan struktur.

Jon var med *Polarbjørn* på avløyingssekspedisjonen til Nordaust-Grønland sommaren 1948. Jon og Synnøve gifte seg i Davik kyrkje umiddelbart etter at Jon kom heim frå Grønlands-ekspedisjonen. Etter kvart kom borna til: Marie f. 1949, Astrid f. 1952, Ole Johan f. 1954 og Tore f. 1957. Onkel Kristian, stueren, var blant fadrane for Marie. Familien budde på Torheim i åra 1948-52 (M. E. Haug: Personleg fråsegn).



Jon J. Egset med familie. Frå v. Synnøve, Jon, Ole Johan, Astrid og Marie. Fremst: Tore.

Bilde vart teke ved Ole Johan sin konfirmasjon.

Anleggsarbeid og husbygging

Kort tid etter giftarmålet begynte Jon i

anleggsarbeid ved bygginga av Firdakraft sine kraftanlegg i Yksnelvane i Ålfoten. Der var Jon i arbeid så å seie frå første spadestik til første byggjesteg var ferdig. Jon kjøpte kjøpmann Steinsvik sin motorbåt *Volda* (med Volda-motor) og tok båten med til Torheim. Der brukte han båten som skyssbåt og i pendling over fjorden mellom Torheim og Yksnelvane. Når Jon kunne, nytta han høvet til turar i høg fjella i nærområdet. Han var både på tur til Gjegalunden og på skitur på Ålfotbreen.

Jon og Synnøve bygde hus på Eksetstranda i 1952. Familien flytte dit då huset var ferdig. Jon heldt fram i arbeid i Yksnelvane og vekependla mellom Volda og Yksnelvane.

Mykje av materialen til huset på Eksetstranda kom frå gardsskog på Torheim. Jon brukte motorbåten *Volda* til å frakte materialen frå Torheim til Volda. I to vender frakta Jon materialen over Stadhavet (M. E. Haug: Personleg fråsegn).

Nettopp det havstykket har i uminnelege tider vore respektert og frykta av sjøfarande langs kysten. Om slik materialtransport over Stadhavet kunne fortone seg som farefull, var det ytterst få som hadde vore i slik nærkamp med havet sitt velde som Jon var i 1939. Han visste i høgste grad kva han gjorde.

Frå og med 1954 dreiv Jon anleggsarbeid, fjellboring og husbygging. Blant byggjetiltak i Volda på 1950-talet som Jon deltok i, var påbygginga og ombygginga av sjukehuset, ved entreprenørfirma Nes, og bygginga av systerheimane, ved entreprenørfirma Håvik. Elles samarbeidde Jon med skytebas David Kalland. I 1964 kjøpte Jon traktor med kompressor og utstyr for fjellboring, Kalland stod for sprenginga (M. E. Haug: Personleg fråsegn).

Siste ishavsturane

Sommaren 1947 var Jon Egset på nytt med til Hopen, den gong som assistent for topograf

Thor Askheim og astronom dr Hans Henie. Formålet med ekspedisjonen var omlag det same som i 1939. Sjølv om ein verdskrig i mellomtida var utkjempa og mangt hadde vorte annleis, ville Askheim framleis ha med seg Jon som ein av fleire assistentar. I 1947 reiste dei til og frå med *Minna* av Brandal, skipper Ingolf Røren. Med på turen til Svalbard var den sveitsiske forfattar og fotograf Rene Gardi, som var korrespondent for det amerikanske bildebladet *Life*. Gardi skreiv også ei bok om Svalbard. Også dette året vart det vitskaplege arbeidet hemma av dårleg ver (Skipsjournal *Minna*; Søreide 1994). Etter Hopen-opphaldet i 1947 korresponderte Askheim og Jon gjennom ei årrekkje (S. Egsets fotoalbum).



Jon J. Egset (t.v) og Ivar Åsheim på Hopen 1947. (Bilde Marie Egset Haug).

Sommaren 1948 var Jon med *Polarbjørn* på ekspedisjonstur til Nordaust-Grønland. Det vart siste sommarekspedisjon for *Polarbjørn*. Skuta forliste på fangstfeltet ved Newfoundland etter brann i maskinrommet i april 1949.

Jon var på sin siste tur på selfangst i 1955. Det var med *Polstraum* av Tjørnvåg, skipper Osvald Lillenes. Då hadde det gått ein del år sidan førre tur på selfangst. Ishavsturen med *Polstraum* i 1955 var for å styrkje familieøkonomien etter husbygging to år tidlegare (M. E. Haug: Personleg fråsegn).

Sjukdom

Påkjeningane i krigstida hadde sett sine spor i Jon J. Egset si mentale helse. I juni 1967 utkjempa dei stridande partane i Midt-Austen den såkalla seksdagarskrigen. Inntrykk frå krigshendingane i Midt-Austen vart formidla gjennom blant anna fjernsynet. Dette utløyste eit psykisk samanbrot for Jon. Han gjekk inn i ein mental tilstand som i lekmannsspråk gjerne blir omtalt som psykose. I tale, tankar og kjensler var han ikkje i same verda som omgivnadane. Han vart innlagt på sjukehus på Oppdøl ved Molde.

Etter sjukehusopphaldet kom han seg til igjen og var delvis i arbeid. Men han oppheldt seg også fleire bolkar ved krigsinvalidheimen på Bæreia ved Kongsvinger. Etter kvart fekk han innvilga halv krigspensjon. Han opplevde å bli mistrudd og motarbeidd av det offentlege systemet då han prøvde å oppnå full krigspensjon. Jon hadde ikkje anlegg for å bli bitter. Men handsaminga han fekk frå det offentlege fordi han hadde ofra helsa si for fedrelandet, vart han forbitra over (P. Haug: Personleg fråsegn).

Svigeronen Peder Haug var kanskje den som ved sida av Synnøve stod Jon nærast også i sjukdomsbolkane. Dei yngre borna fekk erfare sjukdomsvanskane på godt og vondt meir i etterkant. Peder var fleire somrar med og hjelpte Jon i arbeidet med fjellboring. Jon var faktisk Peder sin arbeidsgjevar.

Sjukdomen sleppte ikkje så lett taket, og Jon fekk eit nytt sjukehusopphald på Oppdøl i 1971. Han fekk etter kvart innvilga full krigspensjon.

Seinare støyte kreft til. Jon fekk oppleve rundt ti år som pensjonist før han døydde i april 1981 (M. E. Haug; P. Haug: Personleg fråsegn).

Trygve Nordanger

Lorentz Jønsson frå Hareid var førstereis på *Arktos* på den dramatiske newfoundlandsturen i 1939. Mange år seinare heldt han eit foredrag om den hendinga under ei Hareidstemne. Bokhandlar Lidvar Rise på Hareid sette forfattern Trygve Nordanger på tanken om ei bok om forlisa og bergingsaksjonen i orkanen i Atlanterhavet.

Trygve Nordanger tende på ideen og sette den om i handling. Rise fungert som kjentmann då Nordanger reiste rundt til informantar på Sunnmøre. Nordanger var i kontakt med Egset-brørne. Jon var på den tid merkt av kreftsjukdom. Men han brevveksla med Nordanger og lånte ut fotografi. Resultatet av Nordanger sitt arbeid vart boka *Dramaet i Nord-Atlanteren*. Boka vart lansert hausten 1980. I boka får Jon velfortent heiderleg omtale for sin innsats i bergingsaksjonen.

Ved boklanseringa samla Nordanger og Rise så mange som råd, ei heil forsamling, av veteranane frå 1939 på Hareid (Rise: Personleg fråsegn). Kristian Egset deltok, men Jon var på den tid for medteken av kreftsjukdom til å delta. Kona Synnøve og dottera Marie var til stades og representerte ektemann og far (M. E. Haug: Personleg fråsegn).

Skuta og mennene

1930-talet var bolken då den norske aktiviteten på Nordaust-Grønland var på det mest omfattande. *Veslekari* av Vartdal og *Polarbjørn* av Brandal var dei to sunnmørsskutene som vart mest brukt i trafikken til og frå Nordaust-Grønland. Lagnaden gjorde også at *Polarbjørn* var i Amerika under andre verdskrig. Skuta var i fart for amerikanske oppdragsgjevarar over mykje av det arktiske Nord-Amerika, Grønland og Island det meste av krigstida. Skuta fekk nemninga '*skuta som alltid kom fram*'. Skipper Kristoffer Marø fekk på tilsvarande måte nemninga '*skipperen som alltid kom fram*'.

Kristian J. Egset stod om bord i *Polarbjørn* mykje godt same tida som Marø: frå 1930 til dei første åra etter andre verdskrig. I den tida opparbeidde han seg ry som sjølvmeisteren blant ishavsstuertane. For familien Egset på Rotset i Volda var *Polarbjørn* nærmast som ein familiemedlem å rekne. Per K. Egset har fortalt at når nokon i gutedagane ville erte han, var det gjerne med å framheve ein annan båt som større og gjevare enn *Polarbjørn*. Per var aldri i nærleiken av å seie seg samd i ein slik tanke. Per har framleis eit måleri av *Polarbjørn*, måla av voldakunstnaren Paul Lied.

Jon J. Egset låg ikkje etter Kristian i ry. Jon sin innsats i bergingsaksjonen i orkanen sørvest av Island i 1939 ragar høgt og var eit klart høgdepunkt i karrieren hans.

REFERANSAR

Informantar

Avdøde Arnljot Brandal, Ottar M. Brandal, avdøde Ruben J. Brandal, avdøde Sigmund Bøe, Kjell Egset, Per K. Egset, Odd Eiken, Finn Sindre Eliassen, John Giæver junior, Marie Egset Haug, Peder Haug, avdøde Henrik Landmark, Lidvar Rise, Paul Røer, Ole-Christen Røren, Arve Røyset, Liv Skarbakk, Ivar A. Sætre, Margot Velsvik, Odd Martin Velsvik.

Arkivmateriale

Arkivmateriale og fotoalbum etter Kristian J. Egset, ved Per K. Egset og Margot Velsvik.

Arkivmateriale og fotoalbum etter Jon og Synnøve Egset, ved Marie Egset Haug.

Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

Marø, Henrik: Sjølvbiografisk notat. Datert 25.12.1955 (Norsk Polarinstitutt arkiv).

Skipsjournal for MS *Minna* 1945-1950, ved Ole-Christen Røren.

Brev, datert 21.02.1980, frå Jon J. Egset til Trygve Nordanger, ved Marie Egset Haug.

Aviser og blad

Odd Berset: 'Kristoffer Marø – Isens Ulabrand har gått i land'. *Magasinet For Alle* (Red.: N. J. Rud). 27.07.1960.

E-post

Frå Magnus Egset til Marie Egset Haug 05.05.2008.

Frå Ivar Ytreland 28.07.2008.

Litteratur

Arnesen, Odd: *Vi flyver over Eirik Raudes land* (1932).

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

Bøe, Sigmund: *På minnegrunn* (2003).

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

Kornberg, Lars og Sylvi Maria: *Volda er Volda. Biletbok slik det ein gong var 1935 - 1975* (2004).

Mikkelsen, Peter Schmidt: *Nordøstgrønland 1908-60.*

Fangstmandsperioden. (1994).

Nerbøvik, Jostein: *Krigsår og motstandsvilje 1940-1945* (1996).

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

Norsk Polarinstitutt: *The Place-Names of*



Svalbard (Ny-trykk 1991. Red.: Annemor Brekke).

Orvin, Anders K: *Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelers ekspedisjoner til Nordøst-Grønland i årene 1931-1933. --- Isfjord fyr og radiostasjon, Svalbard.* (Meddelelse nr. 25.)(1934).

Ottesen, Johan: *Ishavsskuter III* (2001).

Rud, Nils Johan: *Drivende grenser* (1941).

Søreide, Oddmund: *Hopen* (1994).

Ulstein, Ragnar: *Englandsfarten I. Alarm i Ålesund* (1965).

Vollan, Odd: *Ishavsfart* (1951).

Aarviknes, Per: *Voldasoga I-III* (1970-73).

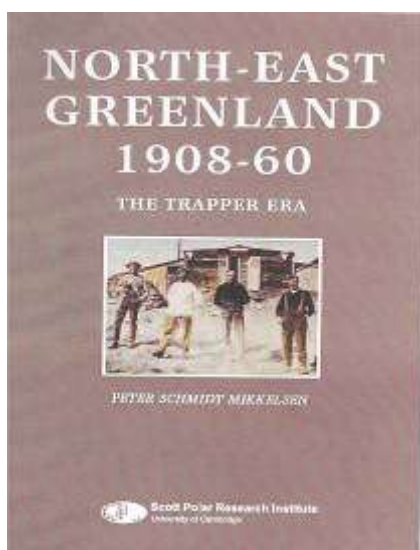
Eigne notatar

Notatar gjort ved gjennomsyn av innlånt materiale ved Ishavsmuseet i åra 1991-94.

Eige minne

OM NORDØST-GRØNLAND – det glemte landet.

Den engelskspråklige versjonen ”**NORTH-EAST GREENLAND 1908-60 The Trapper Era**” av den kjente danskspråklige klassiker ”**NORDØST-GRØNLAND 1908-60 Fangstmandsperioden**” (1994) er nå ankommet og tilgjengelig.



Dette store ettbinds bokverket på engelsk forteller alt man bør vite om Nordøst-Grønland i fortid og nåtid, og særlig detaljert om fangstmannstiden. Den nye engelske versjonen er oppdatert og utvidet, og er nå på i alt 527 sider i format 260 x 185 mm, hardback, 4 fargetrykk, og med ca. 1.000 fotos, kart og illustrasjoner.

Det ligger mange årsverk i forarbeid, research, intervjuer, feltundersøkelser og bildevurderinger bak bokverket.

Forfatter er fortsatt Peter Schmidt Mikkelsen, og forlag og utgiver er **Scott Polar Research Institute – University of Cambridge**, med økonomisk støtte fra Aage V. Jensens

Fonde. Dette garanterer også kvaliteten.

Bokverket er ikke bare en detaljert historisk beskrivelse av virksomheten i Europas største villmark og nasjonalpark på hele 972 000 kv.km., men gir også mange ”levende” og spennende beretninger om fangstmennenes og ekspedisjonenes opplevelser og aktiviteter.

Over 350 stasjoner og hytter er avbildet, tilstandbeskrevet og GPS- posisjonert, og man får en god oversikt over de mange bevaringsverdige stasjoner og hytter som hver år siden 1991 er blitt restaurert og renoveret av det ideelle Nordøstgrønlandsk Kompagni Nanok.

Boken vil bli en viktig håndbok og et nyttig redskap for den voksende internasjonale skare av ekspedisjoner, turister, forskere og eventyrer som ferdes i Nordøst-Grønland. Den viser all bebyggelse, tilstand og plassering. Sist i boken er det gode kildehenvisninger, referanser og meget gode indekser for stasjoner/hytter, skip, fly og personer.

Det er i år 100 år siden den norske ”Floren”-ekspedisjonen foretok den første fangstmannsovervintring i Nordøst-Grønland, og landet spilte i en lang periode en dramatisk politisk rolle i Norge og ble en kjent arena for norsk ishavsnæring.

Forfatteren Peter Schmidt Mikkelsen var i 1977-79 i Sledepatroljen SIRIUS og har skrevet og redigert flere bøker om Nordøst-Grønland. Han har deltatt i mange ekspedisjoner til Nordøst-



Grønland, og få kjenner landet så godt som han. Siden 1999 har han også vært direktør for Nordøstgrønlandsk Kompagni Nanok.

Boken kan nå kjøpes i bokshop Xsirius, Rosenhøjvej 10, DK-8410 Rønde: www.xsirius.dk

Ved bestilling før 31.12.08 gies en favørpris på DKK 425,00 pluss forsendelse, eller tilsvarende ca. NOK 490,00 pluss forsendelse.

Drøbak, 03,11,08. Ivar Ytreland.

Danmark – ekspedisjonen 1906 -08

Av Per Johnson

Det er gode grunner til å gjøre norske lesere kjent med Danmark Ekspedisjonen 1906-1908. Vi er fortsatt i det Internasjonale Polarår, og det er 100 år siden lederen av denne ferden, Mylius Erichsen, døde sammen med sine nære medarbeidere Høegh Hagen og Grønlanderen Jørgen Brønlund. I ettertid vet vi at de løste de vanskelige og viktige oppgaver ved Peary Land, men de etterlot seg samtidig en av polarhistoriens største gåter.

Ekspedisjonen blir til

Mylius Erichsen var journalist. Det plaget han at de mye omtalte arktiske ekspedisjoner alltid ble ledet av en geolog, zoolog eller topograf. Han fikk den idéen at han som journalist skulle lede en ekspedisjon nordpå. Så skulle det danske folk virkelig få rede på hvordan forholdene i arktisk var. Sammen med Knud Rasmussen, maleren Harald Moltke og legen Bertelsen, reiste han langs hele Vest-Grønlands kyst opp til Thule. Ekspedisjonen fikk navnet "Den litterære ekspedisjon". De overvintret hos



Portrett Mylius Erichsen, forside Achton Friis.

polareskimoene på Saunders øy, vest for den nåværende Thulebasen. I løpet av overvintringen utviklet han tanken på å skaffe et egnet ekspedisjonsfartøy og seile så langt nord som mulig langs Grønlands østkyst. Her skulle skipet i vinterhavn. I mars kommende vår skulle så fire sledegrupper reise videre nordover. Målet skulle være å kartlegge den helt ukjente nordøstkysten mellom 78 grader nord og Peary Land. En annen viktig oppgave skulle være å finne ut om Peary hadde rett i at Peary Land var delt fra selve Grønland av sundet Peary Kanalen. Hvis dette var tilfellet, fryktet betydningsfulle personer i Danmark for at U.S.A. kunne tilslå seg Peary Land.

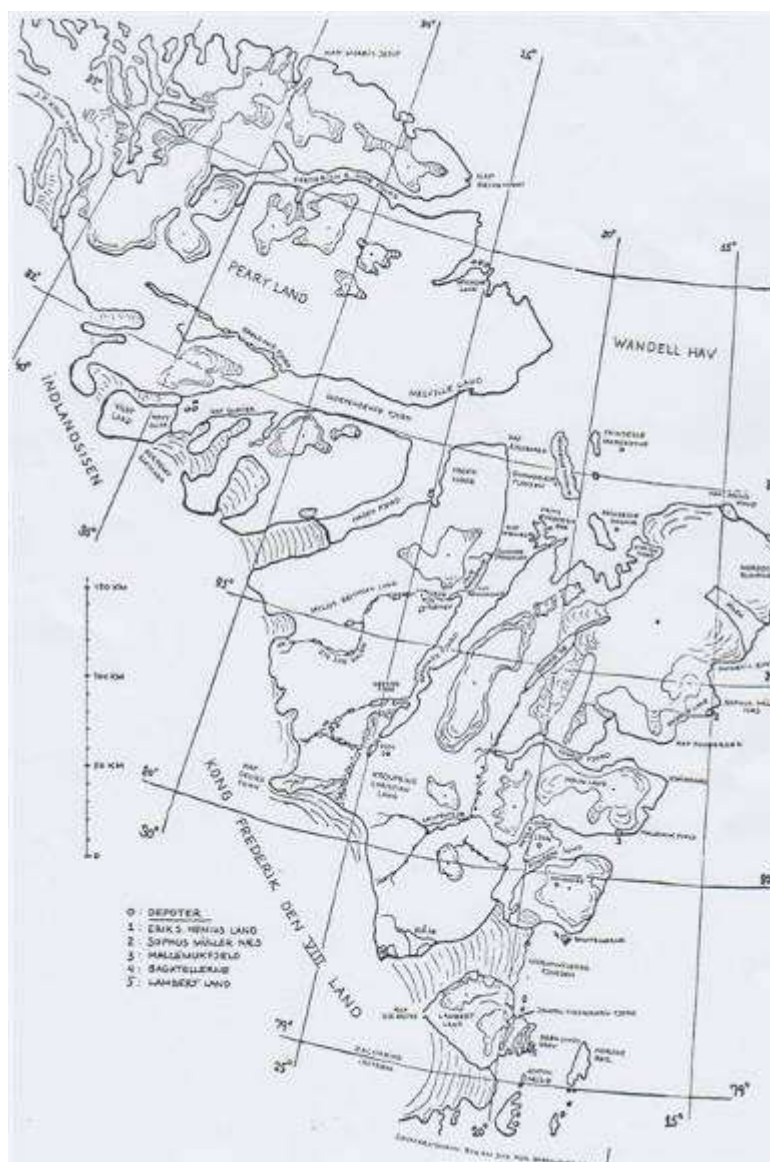
Avreisen

Oppgavene for denne Andre Litterære ekspedisjon var klare. Den tidligere norske selfanger "Magdalena" av Tønsberg ble innkjøpt som ekspedisjonsfartøy og omdøpt til "Danmark". Ekspedisjonen fikk navnet "Danmark Ekspedisjonen". Av deltagerne kan nevnes den senere svært kjent polar størrelse Peter Freuchen. Han fikk her sin første tur til Arktiske strøk. Grønlanderen Jørgen Brønlund, som deltok i den Første Litterære Ekspedisjon langs Grønlands vestkyst, var en meget dyktig hundekjører og jeger. Å ha med grønlandere, var en

avgjørende betingelse for en vellykket ferd. Foruten Brønlund var grønlandere Tobias Gabrielsen og Henrik Olsen med. To nordmenn deltok også. Harald Hagerup fra Tromsø som altmuligmann og C.J. Ring som islos. Premierløytnant Høegh Hagen var ekspedisjonens kartograf. Dr. Alfred Wegener fra Berlin, senere opphavsmann til den berømte teori om kontinental- driften, var meteorolog og fysiker. Premier løytnant i marinen Alf Trolle var skipssjef og nestkommanderende. Enestående gunstige isforhold gjorde at "Danmark" kom seg helt opp til Kapp Bismarck på cirka 77 grader nord. Her la de skipet til for vinteren, lot det fryse inn og bygget et hus i land kalt "Villaen". Stedet fikk navnet Danmarkshavn. Da isen la seg og sledeføret ble brukbart, kjørte de nordover med noen depoter. Ellers ble høsten brukt til klargjøring for vårens store styrkeprøve.

Nordover

I mars 1907 startet 4 sledegrupper fra Danmarkshavn. Første gruppen besto av Mylius Erichsen, Høegh Hagen og Jørgen Brønlund. Den andre gruppe var: Oberst J.P. Koch, maleren Bertelsen, og Tobias Gabrielsen. Tredje gruppe: Bistrup og Wegener. Fjerde: G. Thostrup og C.J. Ring. De to siste grupper skulle være hjelpemannskap for de første. Deres viktigste oppgave var å bringe proviant og hundemat for de andres reise så lang nord som mulig. Første og annen gruppe skulle fortsette sammen nordover til det antatte innløp til Independence Fjorden. Her skulle de skilles. Første gruppe, ledet av Mylius Erichsen skulle reise vestover gjennom Independence Fjorden, kartlegge kysten og observere om fjorden var en fjord eller en kanal. Hensikten var å utelukke at U.S.A. kunne gjøre krav på Peary Land. Den andre gruppen, ledet av J.P. Koch skulle følge kysten til Peary Land og nordover til Pearys varde.



Kartskisse nordøst Grønland omslag Vagn Lundbye

Hvis disse to reiser ble vellykket, ville det således være knyttet topografisk forbindelse mellom de tidligere målinger. Grønlands kyster ville være bereist i sin helhet.

Det tilspisser seg

Første mai 1907, skiltes de to sledegrupper, men møttes igjen ved et utrolig sammentreff ved Kapp Riksdagen, den 27de mai. Koch og hans menn hadde da fullført sin oppgave, mens Erichsens følge fremdeles manglet å undersøke Independencefjorden. Trass i at vårløsningen med umulige sledeforhold nærmet seg, valgte Erichsen at Koch skulle reise tilbake til skipet. Selv vil han forsøke å nå sitt mål før sjøisen ble så dårlig at hjemreise langs ytterkysten ble umulig. J.P. Koch nådde tilbake til skipet i god behold den 23 juni 1907. Mylius Erichsen kom aldri lengre sør enn til 79 fjorden (en fjord rett nord for Lamberts Land).

Sommer om bord

Utover sommeren 1907, var spenningen stor ombord i "Danmark". Erichsens siste ord til J.P. Koch, var at han skulle gjøre unna Independencefjorden på 2-3 dager for så å skynde seg etter Koch mot skipet. Etter hvert som tiden trakk ut, skjønte mannskapet på skipet at gruppen til Erichsen var blitt hindret av vårløsningen. De håpet at Erichsen og hans kammerater hadde funnet fram til en viltrik plass nordpå og ventet sommeren over i påvente av islegg og sledeføre. Så snart det igjen var mulig, den 22 september 1907, ble det fra skipet sendt hjelpesleder nordover. Sist i oktober er de tilbake etter en beinhard tur opp til vel 80 grader nord i storm og mørke. De har intet sett, ingen av depotene er rørt og ingen spor etter de savnede. I ettertid vet vi at denne hjelpeekspedisjon og de savnede var ca 120 km fra hverandre 19.10.07. På denne dag laget Jørgen Brønlund sitt nest siste dagboksnotat.

En ny vinter

Det ble en trist vinter om bord i "Danmark". Det daglige arbeidet gikk sin gang, men tankene kretset om savnede kamerater. En ting var helt sikkert, så snart mørketiden var over, skulle de nordover med en ny hjelpe-ekspedisjon. Først i mars kom dagslyset tilbake og den 10.3.08 dro Koch og grønlenderen Tobias Gabrielsen med 27 spesielt utvalgte sledehunder. De vil reise nordover til de finner de savnede og er innstilt på, om nødvendig, å fortsette rundt Grønlands nordspiss, helt til Thule på vestkysten. Allerede etter 16 dager er de tilbake med beskjed om at alle de savnede var døde. Liket til Jørgen Brønlund ble funnet ved depotet på Lamberts Land.



Portrett J.P. Koch side 378 Achton Friis.

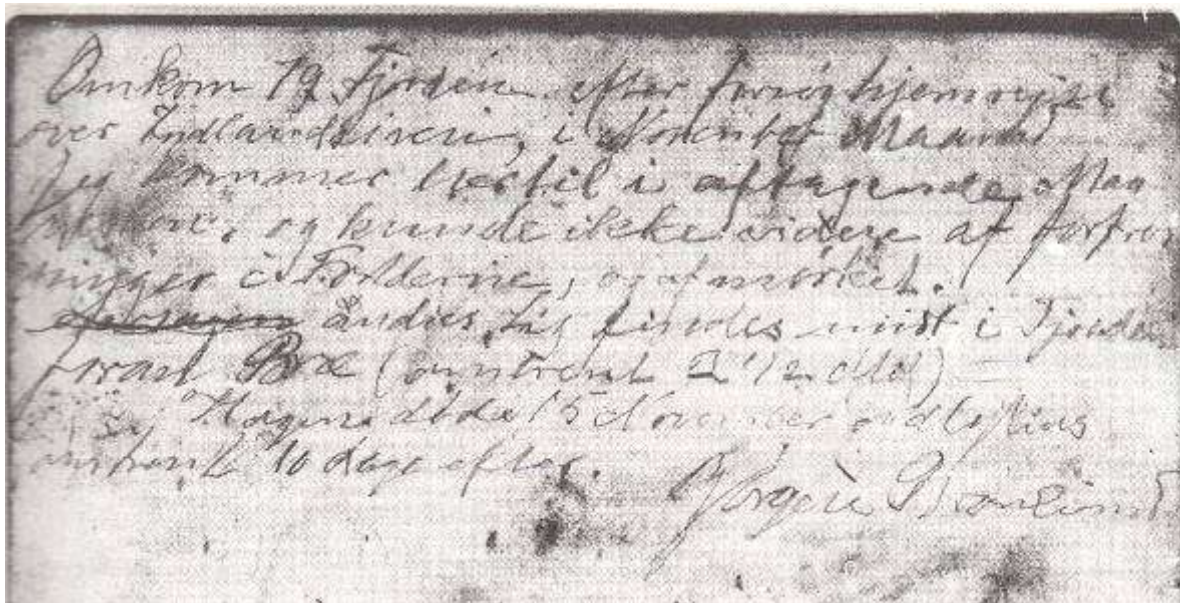
Dødsnotatet

Følgende hadde skjedd: De nærmet seg depotet ved Lamberts land på 79 grader nord. Dette depotet var også besøkt i løpet av høstens ettersøkning, og ble da funnet urørt. Nå så Koch og Gabrielsen at noen hadde vært ved depotet. Kort tid etter fant de liket av Jørgen Brønlund som lå bortunder en klippe. Spor, som avbrente fyrstikker, primus og mat fra depotet, viste at han hadde holdt seg i liv noen dager. Brønlunds dagbok og noen kartskisser tegnet av Høegh Hagen ble også funnet. De to fra skipet reiste et telt ved funnstedet og leste nøye gjennom Brønlunds dagbok, som sluttet med det som senere ble kalt dødsnotatet: "Omkom 79 fjorden efter forsøg hjemreise over innlandsisen, i November Maaned. Jeg kommer hertil i aftagende Maaneskin og kunde ikke videre af forfrosninger i Fødderne, og af mørket. Aarsagen (overstreket) andres Lig findes

midt i Fjorden foran Brae (omtrent 2 ½ Mil) Hagen døde 15. november og Mylius omtrent 10 dage efter. Jørgen Brønlund”.

Noe av det første jeg hørte om da jeg som 18 åring kom til arktiske strøk, var denne dramatiske heldedåden.

Etter at de andre døde ute på fjordisen, tok Brønlund med sin egen dagbok og Hagens kartskisser og stavret de 2 ½ Danske mil (19 kilometer) inn til depotet på Lamberts Land. Han ville at ettertiden skulle få vite hva som hadde skjedd.



Brønlunds dødsbudskap s. 89 Vagn Lundbye

Etter å ha lest dagboken, vurderte Koch situasjonen. Beliggenheten av dødsleiren var usikkert beskrevet. I tillegg hadde store snømengder falt i tiden mellom desember og mars. I følge Kochs egen dagbok kom han frem til at mulighetene for å finne de to avdøde var lik null. Det ble derfor bestemt at Koch og Gabrielsen skulle returnere til skipet umiddelbart og gi sine kamerater ombord beskjed om hva som hadde skjedd.

Koch og Gabrielsen visste at isen med de døde ville drive til havs senere på våren. Mange har hatt vondt for å tro at Koch gjorde vendereis uten å forsøke å finne dødsleiren. Det fortelles om Koch at han senere i livet aldri ville snakke om disse hendelsene. Det er også påfallende at han aldri nevner tragedien med et ord i bøkene han senere skrev. Koch deltok på flere arktiske ekspedisjoner. I beretningene fra disse, nevnes ikke hendelsene fra Danmark ekspedisjon.

I all arktisk litteratur ser en hvordan erfaringer og observasjoner fra tidligere ekspedisjoner benyttes og sammenlignes med senere ferder. Det er i det hele tatt mange indisier på at Koch visste mer enn han gav uttrykk for.



Portrett Tobias Gabrielsen
side 380 Achton Friis

Nye opplysninger

Den eneste nye informasjon man etterhvert fikk,

var tre vardeberetninger som Mylius Erichsen hadde lagt igjen på Nordkysten vår og sommer 1907. Disse ble funnet av Ejnar Mikkelsens ekspedisjon 1909-1910 og av Lauge Kochs ekspedisjon i 1921. Den første beretningen er datert 1 juni 1907 og ble funnet ved Kapp Glacier i bunnen av Independencefjorden (tre dager etter at Erichsen skilte lag med Kochs sledegruppe ved Kapp Riksdagen). Erichsen skriver der at de har observert at Pearykanalen ikke eksisterer og ellers noterer følgende: ”vi returnerer i dag, og regner med at bruke ca 1 måned tilbake til skibet”. Han skriver også at alle er friske og at depotene langs ytterkysten sikrer en trygg hjemreise.

I den annen beretning, etterlatt i en varde på oversomringsplassen i Danmarksfjorden 40 km syd for Kapp Riksdagen, skriver han at plutselig mildvær gjorde reisen rundt ytterkysten umulig. De sulter, men vil prøve å reise de 942 km tilbake til skibet via bunnen på Danmarksfjorden.

Den siste vardeberetning ble funnet lengre inne i Danmarksfjorden og er datert 12 september 1907. Det går frem av innholdet at de har slaktet 7 hunder ”til vaar egen og resten av hundernes næring”. Isen videre inn Danmarksfjorden er dårlig. De har derfor skiftet mening og vil kjøre ut fjorden igjen for å følge ytter kysten sørover mot skipet. Når Mylius Erichsen igjen har endret standpunkt og vil kjøre ut Danmarksfjorden skyldes det nok tapet av så mange hunder. Men kanskje også det faktum at ute ved kysten har de en mulighet til å støte på den ettersøknings- ekspedisjon han viste ville bli sendt ut fra skipet i Danmarkshavn. Utover dette, har vissheten om depoter som lå langs den ytre ruten betydd mye.

I dag vet vi at de ikke fulgte den planen likevel. Ingen av depotene på kysten var rørt. I stedet drog de hjemover via innlandsisen, en reise som sparte de tre menn for 130 km. Fra varden hvor den siste melding (datert 12 september) ble funnet, var det 490 km langs kysten til depotet der Brønlunds lik ble funnet på Lamberts Land. Avstanden fra den samme varde over innlandsisen var 360 km.

Men Erichsen, Høegh Hagen og Brønlund har nok reist mye lengre. Det er overveiende sannsynlig at de i september kjørte ut hele Danmarksfjorden for så bare å møte åpent vann ved nordøst rundingen. De har så snudd, kjørt hele fjorden inn igjen og opp på innlandsisen, hvor de var 19 oktober. Vardeberetningen fra 12 september er, bortsett fra Brønlunds dagboksopptegetninger 19 oktober og selve dødsbudskapet, den siste meddelelse vi har fra de tre i sledegruppe 1.

Jørgen Brønlund har kun skrevet 2 beretninger i sin dagbok etter 31 august 1907.

Den 19de oktober står det: ”Over middag kom vi opp på breen, vi hadde brukt fire dage til oppstigningen. Den ene av vore fem tilbakeværende hunde er også død. Den var blevet stanget av en moskusokse. Solen er alligevel ikke gaaet ned!”.

Samme datoen som dette notatet ble skrevet, var avstanden mellom hjelpe- ekspedisjonen og de nødstedte bare 120 kilometer . Det aller siste notatet er, som tidligere nevnt, dødsnotatet .

Mylius Erichsens Minneekspedisjon

I Danmark ble det i 1967 opprettet en organisasjon som kalte seg Mylius Erichsens Minne Ekspedisjon. De drog til Nordøst Grønland for å prøve å få svar på noen av de spørsmål om Danmark Ekspedisjon som er uvisse. Først og fremst mener Minne- ekspedisjonen at Høegh Hagen og Mylius Erichsens dagbøker og kartskisser er blitt deponert trygt på land. Erichsen og Hagen var jo kloke realistiske ressursmennesker. De var fullstendig klar over at de var meget ille ute. Sen høst, lite mat, få hunder, temmelig utslitte og svært langt hjem. De ville aldri ta de uerstattelige dagbøker og kartskisser med seg på den risikable turen fra bunnen av Danmarksfjorden til Lamberts Land. For ikke å snakke om notatet om den ikke eksisterende

Peary Kanalen. Det kunne koste Danmark Peary Land ! Hvis de likevel hadde tatt dagbøker og notater med helt til dødsleiren 19 km nordøst for Lamberts Land, er det overveiende sannsynlig at Brønlund hadde tatt notatene med til depotet.

Sledesporet ved Blaasøen

I årevis fortsatte Minnegruppen å sende ekspedisjoner til nordøst Grønland. Ett år gjorde de et viktig funn. Det var et 350 meter langt sledespor, som var avsatt på en høytliggende slette dekket av småstein. Funnstedet er nettopp i området mellom bunnen av Danmarksfjorden og Lamberts Land. Sporet viser tydelig en slede som har blitt trukket og dyttet av to menn. Det er overhodet ikke spor etter hunder. Avtrykkene av sledemeiene og de to personenes føtter er særdeles tydelige. De bærer preg av at det har vært tungt å håndtere sleden. En kan se at én har gått foran, den andre bak. Sledesporet har nemlig delvis slettet fotavtrykkene etter den som har trukket sleden. Hvis dette er spor etter de ulykkelige tre høsten 1907, hvorfor bare avtrykk etter to mennesker? Svaret kan være at tredjemann har vært for svak til selv å gå, og måtte sitte på sleden. Brønlund presiserte i dødsnotatet at Høegh Hagen døde 10 dager før Mylius Erichsen. Kretsen rundt minneekspedisjonen har gjort alle tenkelige undersøkelser om hvorvidt andre kan ha avsatt sporene. Sledepatroljen "Sirius" har aldri vært i området. Det finnes ikke grønlandske fangstfolk nord for Scoresbysund. Minne- ekspedisjonen har kontaktet alle forsknings institusjoner som har vært på Nordøstgrønland på 1900 tallet uten å finne noen annen forklaring enn at sporene må skrive seg fra sledegruppe 1 i Oktober-November 1907. Der kjempet de seg frem gjennom uvær og mørke i totalt ukjent terreng. Svake av underernæring og uten hunder. Foran lå det livgivende depotet på Lamberts Land.

Løsningen på gåten

Slektninger til avdøde J.P. Koch (som sammen med grønlander Tobias Gabrielsen fant Brønlunds lik i mars 1908) kom under rydding i Kochs etterladenskaper, over et håndtegnet kart. Kartet var stukket inn i bokryggen på en dansk/grønlandsk ordbok. Papiret bar tegn av alder og hard bruk. Det var temmelig uleselig. Papiret ble oversendt til forfatteren Vagn Lundbye som er medlem av omtalte Mylius Erichsens Minne-ekspedisjon. Han har vært med på de fleste av disse turene til Nordøstgrønland, og er helt overbevist om at man en gang vil finne dagbøkene etter Høegh Hagen og Mylius Erichsen.

Lundbye så straks at kartskissen var over området rundt depotet ved Lamberts Land, stedet der Brønlund ble funnet. Teksten på kartet var ikke lesbar. Lundbye gikk til spesialister i det danske forsvaret som ved hjelp av gjennomlysning klarte å tyde teksten.

Med en pil og et kryss angies depotet der Brønlunds lik ble funnet. Derfra cirka 19 km mot nordøst en ny markering med følgende tekst: "alene her". Øverst på skissen står det ; Wegener/ Trolle mener ikke skulle offentliggjøre. Omstendigheter for slette. Tobias uviden"

Hendelsene på Lamberts Land

Tobias Gabrielsen og J.P. Koch kom som tidligere fortalt til depotet på Lamberts Land 19de mars 1908, og fant Jørgen Brønlund død. Hans dagbok beskriver hvordan "de andres lig ligger 19 km midt i fjorden foran bre". Koch har nå sannsynligvis latt Tobias vente ved hundene, mens han selv gikk nordøstover på ski på rekognosering. Han har funnet dødsleiren på angitt sted. Men forholdene har vært så "slette" (triste, forferdelige) at han har valgt å ikke la offentligheten ta del i dette, med alle de misforståelser og den media fråtsing dette ville føre til. Han returnerte til Tobias på Lamberts Land og sammen skyndte de seg tilbake til skipet. Det går frem av teksten på kartskissen at han har informert Wegener og Trolle (Trolle var den nye leder for ekspedisjonen, oppnevnt etter at Mylius Erichsen ble savnet). Det går også frem at Tobias Gabrielsen er ikke kjent med forholdene.

På hjemtur med ”Danmark” ble alle ombordværende pålagt taushetsplikt unntatt Trolle og Koch. Etter hjemkomst til København, bredte det seg flere og flere rykter om tapet av de tre ekspedisjonsmedlemmer. Ikke minst det merkelige ved at man kun hadde funnet Jørgen Brønlund. Selv om han i sin dagbok hadde opplyst om at de to andres lik lå kun få kilometer vekk. Hvorfor hadde man ikke lett etter dem?

Nå vet vi svaret.

Per Johnson, tidligere fangstmann

Litteraturliste

- | | |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Friis, Achton | Danmark Ekspedisjonen 1906-1908, Achton Friis & Gyldendals Boghandel, Nordisk Forlag, København 2005 |
| Mikkelsen, Ejnar | Farlig Tomandsfærd, Gyldendalske Nordisk Forlag A/S, København 1955 |
| Lundbye, Vagn | Omkom 79'fjorden, Borgens Forlag, København 2006 |

Skuter som forliste – 13

M/S «Ungsel» ex «Pil» forliste i Danskestredet den 25. juli 1934. Skuta var heimhøyrende i Tjørnvåg og var eigd av A/S Ungsel v/Anton Bentzen. Skipper på turen var Ole Rasmus Andreas Hansen Røtseth, 43 år, busett i Tjørnvåg.

M/S «Ungsel» var bygd av tre i 1918. Bruttotonnasjen var på 105 tonn.

Kaskotaksten var på kr. 55.000,- det samme som trygdesummen. Som vanleg var hadde reiarlaget ¼ eigenandel.

«Utskrift av Rettsbok for Aalesund byrett» samt «Sjurnalutdrag for M/S Ungsel», underteikna av skipper Ole Røtseth, datert 3/8-1934 fylgjer i si heilheit.

God Lesnad!

Eg vil samstundes ynskje alle lesarane ei rettelig God Jul og Godt Nytt År!

Sigbjørn K. Rosbach Røren
Ålesund



«Ungsel» her som «Pil» på havna i Ålesund.

Utskrift
av
Rettsbok for Aalesund byrett.

År 1934 den 3. august blev rett holdt på byfogdkontoret.

Rettens formann: Bydommeren.

Sjøkyndig rettsvidne: skipper Joh. O. Nordstrand, habil og har avgitt forsikring før.

Sak nr. 52/1934 – B.

Saken gjelder: Sjøforklaring i anledning M/S Ungsels forlis i Danske stredet 25. juli 1934.

Tilstede: For Assuranceforeningen Ishavet, Gjensidig møtte frk. Over mønstringsmann Brøgger, skibsinspektøren ved Johansen Aspelund.

Fremstod Ole Rasmus Andreas Hansen Røtseth, 43 år, skipper på d/s Ungsel, bop. Tjørvåg.

Røtseth foreviste dagboken og fremla journal-utdrag dat. 2. ds.

Journal-utdraget blev oplest i retten og vedtatt av skipperen som riktig.

Skipperen mener at ingen kan bebreides noget ved-kommende forliset. Det skyldes utelukkende at isen kom settende og ødela skipet, og det var aldeles umulig å berge skipet og mere av løsøret enn der blev berget. Der blev ikke berget annet enn så å si det man sto og gikk i, samt en fangstbåt. Polartind lå fast ved samme flak som Ungsel, ca 20. meter borte, og den blev ikke noget skadet.

Skipets kjenningssignaler var L.H.R.L. br.reg. Tons 105, bygget i Risør 1919 av tre, og undergikk hovedreparasjon i 1930, hadde fartssertifikat til oktober 1934.

Skipet var før skaden tett og i fullt sjødyktig stand.

Pumpene var i orden.

Opl. og vedt.

Vidnene innkaltes, formantes og gjordes bekjent med vidne-ansvaret med edfestelse, hvorefter de avtråtte.

Fremstod som 1ste vidne: Ragnvald Otnes, 37 år, var 1ste skytter på Ungsel, med rederiet ubeslektet og uforbunnet, bop. Selje ved Stadt.

Da de natt til 25 juli hadde gjort fast ved et stort is-flak i Danskestredet, og der var tett tåke, kom isen på Ungsel på stb. Side og slo hull i skipet ved maskinrummet. Dette foregikk ved 12 tiden om natten. Vidnet befant sig nedenunder. Der var vakt på dekket. Vidnet sprang straks op på dekk, og efterat isen først hadde kommet settende på Ungsel, trakk den sig tilbake. Skipet var straks blitt lekk, og det var umulig å foreta noget for å redde det, da det straks tok vann inn, og det ville ikke forslått noget å prøve å pumpe. Antagelig efter ca. 20 minutters forløp la skipet sig over på siden og blev liggende slik en stund, hvorefter den sank. Mannskapene kom sig inn på isen, men fikk ikke med sig annet enn det de gikk og sto i. Alle mistet sitt tøy, og iallefall en hadde ikke klær på sig. Berget blev også en båt.

Ulykken kan utelukkende tilskrives isen. Polartind som lå ved samme flak, men paa en annen kant, blev ganske uberørt av isen.

Skipet var i god forfatning og i fullt sjødyktig stand.

Opl. og vedt.

Vidnet blev edfestet.

Fremstod som 2net vidne: Sverre Lervik, 28 år, var maskinist på Ungsel, bop. Vestnes, ubeslektet og uforbunnet med rederiet.

Natt til den 25 juli, men Ungsel lå fortøiet ved et isflak i Danskestredet, satt vidnet sammen med noen andre nedenunder og drakk kaffe. Da hørte han der blev noget uro på dekket, og straks efter hørte han et brak, og v. forstod at det var isen som var kommet. V. sprang straks i maskinrummet for å sette maskinen i gang, men straks han kom ned dit stod vannet allerede over dørken, så dt var håpløst og få maskinen i gang. V. ropte op at det var umulig at få masinen i gang, da vannet sto over dørk-en. Det gjaldt da bare å komme sig ut på isen. V. fikk ikke reddet noget av sitt tøy. Han måtte komme sig på isen som han var, uten trøie og med tresko. Det var håpløst å tenke på å få pumpe.

Det var ikke så lenge før skipet sank. Skylden for katastrofen må utelukkende tilskrives isen. Polartind, som lå i nærheten ved samme isflak, blev ikke skadet. Alle mann kom ombord i Polartind.

Opl. og vedt.

Vidnet edfestedes.

Fremstod som 3. vidne: Petter Jarnes, 24 år, var 2. skytter på Ungsel, bop. Tjervåg, var parthaver i Ungsel, med 2 aksjer, er også medlem av styret, hvorfor han kommer til å avgi partsforklaring i stedet for vidneforklaring, og gjordes han bekjent ved ansvaret ved avgivelse av partsforklaring med avleggelse av forsikring på ære og samvittighet.

V. hadde vakt ombord natt til 25 juli og befant sig på dekk, da han fik se et isflak som kom med stor fart mot skipet. Han sprang akterover for å varsle, men straks efter støtte isflaket mot skipet og med en gang gikk det tilbake igjen. Det var ikke mulig og gjøre noget

for å berge skipet. Det var tett tåke, så det var ikke så langt man kunne se. V. sprang ned for å se å berge sitt tøy, men da han kom ned gikk vannet allerede over dørken, så det var ikke mulig at få med noget. V. måtte berge sig på isen som man sto og gikk. Når det gikk så fort med skipet at vannet var kommet over dørken bare på det øieblikk da han sprang ned, er det klart at det ikke vilde nyttet å ha forsøkt å pumpet. Det gjaldt bare å berge livet. Da skipet sank hadde det inne ca 8 ½ hundre dyr, som gikk til bunds med skipet. Fangsten var ikke assurert. Derimot var skipet assurert, såvidt han vet for kr. 55.000,- i Sunnmøre Gjensidige. Mannskapets tøy var også assurert.

Hadde ikke Polartind været i nærheten, vilde man ikke kunnet klare sig.

Opl. og vedt.

Komp. Avgav forsikring på ære og samvittighet.

Ingen av de til stede værende hadde noget å bemerke.

Skipper Røtseth betalte kr. 21,-

Retten hevet.

Christofer Ferslew.

Joh. O. Nordstrand.

Sjurnalutdrag for M/S Ungsel.

24. juli. Vindstille tyk tåke, tåken lettet kl. 2 fm., vi styrer da N.V. Til kl. 7 fm. ser da vest i bugten, går siden på N. Til kl. 12 md. ser ingen dyr. Konfererer da med «Polartind» som vi er i lag me beslutter at gå på S.O. kl 16 t. preier vi «Hisø» og «Brandal» og «Grande». De kommer ostenfra og beretter om ingen fangst der. Blir da enig med «Polartind» om at gå på N.O igjennom isen som er helt slakk, vi går med full fart i maskinen fra kl. 16.30 til kl. 23. Vi legger da fast i et isflak for tåke. E.T. best. N. br. 67o 25' L. 28 o 10' V.

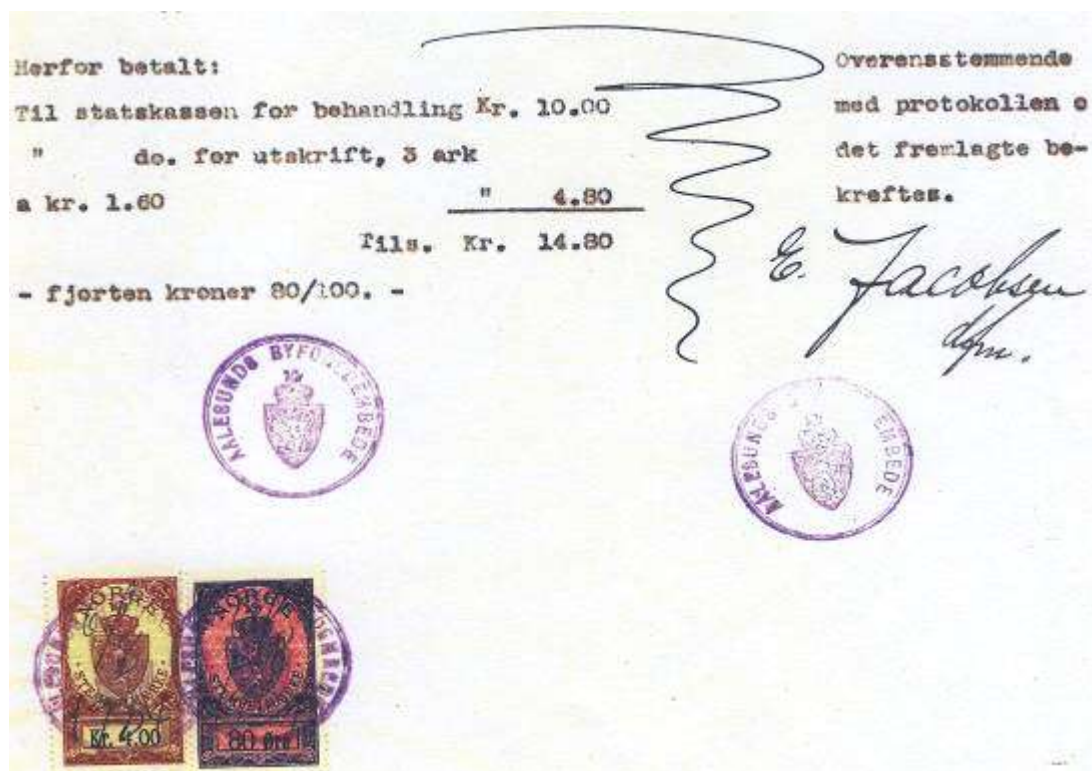
25. juli. Vindstille og tåke kl. 0.15 kommer et stort isflak settende med voldsom fart og treffer Ungsel på S.B. side ved maskinrummet. Skuten krenker voldsomt over og det blir et felt brak. Under kolideringen med isne springer jeg på dekk, ser da at skuten har fått mer enn alminnelig skade. Jeg gav da ordre om at sette igang maskinen men maskinisten roopte da at vannet allerede går over maskindorken. Sprang så ned i kahytten, da jeg kom dit var allerede vannet over dorken der, før jeg fik tak i skipspapirene og sjurnalen stod jeg i vand til knerne. Gav da ordre til at alle måtte berge sig opp på isen. Selv forsøkte jeg at berge litt proviant, lykkes mig at få tak i en halv sekk mel og en kasse smør og litt sukker. Dette gikk så fort for sig at de av mandskapene som var tilkøis måtte springe på isen i bare undertøiet. Kl. 0.45 lagde skuten sig over på siden og blev liggende til (ant.) kl 1.30 da sank den. E. t.b.N. Br 67o 25' 1. 28o 10' V.

Alle mand av besetningen i alt 15 st. Blev tatt ombord i M/S «Polartind», som straks begynte å gå ut av isen.

Aalesund den 2-8-34.

Skipper Ole Røtseth.

Fremlagt i Aalesund byrett den 3/8-1934.



Med «Horgefjord», seinare «Pil», på jomfrutur i Kvitesjøen.

For Sunnmørsposten av Ole Røyseth Brende

Storstorm, sjanseseilas og fangstlukke i 1925.

M/S «Horgefjord» var bygd ved Risør i 1918. Eigaren var Hans Myrvågnes, Gurskøy. Men i nedgangstida etter første verdskrig gjekk «Horgefjord» konkurs og vart liggjande ved Vågsholmen, «Konkursholmen» som den vart kalla, til ho sokk. «Horgefjord» vart teken opp att og sett fram i fjøra i Hjørungavåg. I denne tilstand kjøpte Johan N. Pilskog (Store-Pilskog) skuta. 1. juni 1927 skifte den namn til «Pil». 31. januar 1931 koliderer «Pil» med ein båt i Måløysundet og «Pil» går ned. Den vart heva igjen og solgt til Ungsel i Herøy. Når «Ungsel» forliste 25. juli 1934 var det tredje og siste gongen skuta sokk.



Under storstormen i Kvitesjøen 14. mars 1925, la «Horgefjord» ut frå Vardø på siste etappen sin mot selfangstfelta i Kvitesjøen etter ein strabasios kystseilas frå Ålesund, der ho starta. Det var i same stormnatta S/S «Ris» av Brandal sprang lekk og sakk der oppe, og om same stormnatta er det underteikna, som var med M/S «Helgehorn» det året, skildrar i føljetongen som i si tid gjekk i SMP under tittelen: «Stormnatt ved Kap Kanin».

Rorkjettingen rauk der ombord den natta, der dei låg og bakka vest for Kap Kanin. På grunn av nedising var det uråd og finne feilen eller få reparert han. Og segla som ein i slike høve kunne ha styrt med, var tilfrosne og til ingen nytte. Dei dreiv ubenhørleg mot iskanten. Men med stor innsats, ikkje minst frå skipper Brandal personleg, som denne natta viste kva

eit skippertak kan bety i ein kritisk situasjon, fekk dei rorflyndra så pass klar for is at dei kom til med taljar og fekk styring på skuta att før dei vart knuste mot iskanten.

Dette var litt av dramatikken natta den 14. mars 1925, då som sagt «Horgefjord» la ut frå Vardø på sin siste etappe mot Kvitsjøfelta.

Venteleg var stormen ute i periferien der så langt vest, kanskje svakare enn lenger aust, men likevel hadde vel dei fleste funne det klokast å reve segla og legge bakk i slikt ver. Men Monrad Pilskog, som var skipper ombord første turen sin med ny skute, store kostnader og forseinka – her var det eit «vere eller ikkje vere», og både verdiar og prestisje stod på spel. Dei måtte peise på for å nå i det som var att av ungselsesongen. Difor sette han på all seglføring skuta bar og kjørde for full maskinkraft. Reiaeren, den kjende Johan Pilskog, hadde nemleg kjøpt skuta som havarert, søkt som ho låg ved den såkalla «konkursholmen» i Hjørungavåg. Pengemangelen den tida gjorde at dei «med Guds hjelp», som dei sa, hadde berre kløkt og eigen styrke og lite på. Johan og brørne som hjelpte han, hadde styrke. Og det kom vel med, for Flatmark, redningsbåt og dykker til hjelp, hadde han ikkje råd til. Med hjelp av taljar, handspel, og rikeleg med oljefat til flotørar pluss innsikt i utnytting av flo og fjøre, fekk dei ho flot og på verkstad. Men reperasjonsarbeidet attåt skifting frå kolmaskin til motor, hadde teke lenger tid enn rekna med, så dei var minst 14 dagar forseinka. Å legge seg til å bakke, hadde dei difor rett og slett ikkje tid til. Tvert imot galdt det å utnytte stormen for å nå att litt av det forsømde.

Monrad Pilskog hadde slektstradisjonar å leve opp til når det galdt sigling, i og med at reiaeren, Johan Pilskog, var farbror hans. Ferskfiskseilasane hans til Gøteborg med skarpsiglarane «Maryann» og Pilskog- «Fram», var blitt folkelegende. Denne turen med «Horgefjord» var og ein sjanseseilas som kunne bety siger eller tap både for skute og skipper, og ikkje minst for reiaeren, som hadde satsa alt på ein ny start etter bankkrakk og stort formuetap i etterkrigsdønningane. Her galdt det som hekka på kosteskaft å ri på brimhestane og valse med sjøelementa som ein sirkusartist. Litt av ein slik artist var skipperen ombord.

No kom også hastverksarbeidet for ein dag. Dekket viste seg og vere så dårleg «drive» at det lak som ein sil. Framme i lugarane måtte mannskapet spikre oljekle over køyane sine for å ikkje bli dyvåte. Dei hadde med fleire førstereisgutar, som sjølv sagt var til lite gagn i slikt ver. Jamvel nokre av gamlekarane måtte mate krabben, slik slingring og hiving det var og slik sjøane jamt slo over dekk. Skuta stupte gjennom blåbreane og var ofte meir under enn over sjøen.

Då dei nådde isen, hadde stormen lagt seg, og dei kom straks i ungselvangst. Men så fekk dei eit uhell med maskinen. Ein mutter hadde losna og falle ned i lagergryta og slege hol. Men han Røsnes, maskinisten, var av gamlesorten som alltid hadde råd for uråd. Han kilte vedskier under potta og stiva ho av mot kjølsvilen og støypte det inn med sement. Men nett då fekk dei skruing i isen. Då var det berre eit og gjere; Prøve og kome seg derifrå så dei ikkje vart faste. Diverre, som fylgje av dette, fekk nk sementen litt for kort tørketid med det resultat at smørningspotta sprang lek att og motoren gjekk seg varm. Dermed vart dei innhenta av isskruing og tettis like fullt.

Maskinen fekk dei reparert, men i heile fire veker dreiv dei med tettisen utan og kome laus. Over Koridesky-bukta og vidare framom Kap Kanin og heilt austover til Novaja Semlja. Her hjelpte dønningane dei. Flora dei sat fast i, kløyvde seg i to så skuta losna og kom fri. Då låg «modellen» av kvar skuteside prega i isen som gipsavstøypiningar.

Ungselsesongen var gått tapt, men no med gammalsel sesongen for tur. Det galdt difor å kome seg innatt i Kvitsjøen og finne sel lægra. Men det såg ut til at uflaks skulle forfylgje dei vidare, for inn på «Sentrumsgrunnane» komne, sette drivisen skuta på ein grunne. Stueren om bord fortel frå turen:

-Eg stod og skulle kolve ei ruskebøtte over rekka. Her fekk eg vel sjå kor isen siglde attmed skutesida og kor sjøen gjekk som ein foss. Då gjorde eg anskrik til han i tønna. Så prøvde eg med ei troe. Då viste det seg at eg nådde botnen. Så grunnt var det.

Til all lukke flødde sjøen så dei kom seg av grunnen utan skade. Men ei nordlandsskute var ikkje så heldig. Ho vart nedbroten der. «Horgefjord» gjekk straks til assistanse og tok om bord havaristane, som hadde berga seg opp på isen saman med ein del utstyr dei hadde fått tak i før skuta sokk. På den måten fekk «Horgefjord» dobbelt mannskap. Ikkje mange dagane etter, fann dei «gammalhunden», og då kom reservemannskapet vel med. Dei slo skuta full på nokre dagar. Det vart difor ein «happy end» etter ein tur rik på dramatikk og spaning heilt til siste akt.

I Stredet same året tok dei og full last. Det vart såleis ein bra start både for reiar og skipper, skute og mannskap. Og han som skipper var første året sitt, fylgde opp sin suksess og gjorde og gjorde mange gode ishavsturar (både med «Horgefjord, eller «Pil» som ho vart døypt til, og med andre både større og meir moderne skuter seinare) i den mannsalderen han dreiv sitt tradisjonsrike yrke der under dei kvite breiddegrader.



Historien om en kano.

Av Jan P. Jansen

Den kanoen som nå kan ses i Ishavsmuseet på Brandal, har reist en lang vei før den kom til sitt endelige hvilested.

Historien begynner med en filmprodusent og filmfotograf som skulle lage film om norske fangstfolk på Grønland.

Filmfotografen het Gunnar Melle. Han er på mange måter en legende innen norsk filmverden. Han var opprinnelig fra Horten hvor han gikk på skole frem til artium. Han fikk sin filmutdannelse i det store tyske filmselskapet UFA før krigen. Dette ga en interessant bakgrunn for hans videre skjebne. Han så hvordan Tyskland utviklet seg under Hitler, og likte ikke det han så.

Da krigen kom til Norge visste han hva som kunne skje her, og han ville ut av landet og over til England. Han kom over til Sverige i første omgang, og fikk plass på en “kvarstadskipene”.

For en yngre generasjon krever nok dette en noe nærmere forklaring. Situasjonen var den at det 9. April 1940 lå 11 norske handelsskip i havn i Gøteborg. Disse tok svenske myndigheter beslag i, såkalt kvarstad. Skipene var chartret av britiske rederier, og disse gikk til rettssak mot den svenske stat for å få skipene frigitt. De vant saken og beslaget måtte oppheves, og skipene kunne seile til England. Saken dreide seg om 10 av skipene og i 1941 var de klar til å seile ut. Dette visste også tyskerne om. Det vrimlet av tyske spioner i Sverige, og det var ikke vanskelig å få vite når skipene skulle seile fra Gøteborg. Utenfor kysten lå tyske marinefartøy og ventet. Seks av skipene ble senket, to kom tilbake til Sverige og to kom over til England.



18 sjøfolk omkom under trefningen og 233 ble tatt til fange og ble sendt til leire i Tyskland. 43 mann døde under fangenskapet.

Gunnar Melle var blant de heldige som fikk være med den ene av de to skipene som kom seg over til England. Han gikk inn i de norske styrkene som krigsfotograf.

Det ble en ganske variert tjeneste, og den mest dramatiske opplevelsen fikk han da han ble sendt til Svalbard i 1943.

Fra 1941 da både den norske og russiske befolkningen på Svalbard ble evakuert, hadde det vært norske militære styrker på øygruppen. I september 1943 ble de tunge slagkrysserne Scharnhorst og Tirpitz sendt på et raid mot Svalbard. De skjøt først den russiske gruvebyen Barentsburg i stumper og stykker, og tok også en del norske soldater som fanger. Etterpå seilte fartøyene inn til Longyearbyen og ødela de fleste av bygningene der.

Melle var i Barentsburg da angrepet kom. Han var blant de heldige som fikk rømt opp i fjellene og kom seg unna. Etterpå oppdaget han at et prosjektil var gått gjennom ryggsekken hans, og et annet hadde snert den ene brystvorten.

Han kom tilbake til England og rett til en større idrettskonkurrans for de norske styrkene. Han deltok - uten noen form for trening - og han vant. Han var ikke høy, men hadde kjempekrefter og hadde drevet med boksing i sine yngre dager.

Da krigen sluttet og militærtjenesten ferdig begynte et nytt liv. Gunnar startet sitt eget lille filmselskap. Det var et enmanns-foretakende. Han sa selv at han var for sta og stridig til å kunne samarbeide med andre. Han laget nyhetsfilmer og opplysningsfilmer. Han var korrespondent for et par store amerikanske fjernsynsstasjoner. Under de olympiske vinterløker i 1952 i Oslo, fikk han brukt kjempekreftene sine. Han skulle filme for sine amerikanske forbindelser, men hadde ikke råd til å leie snøkjøretøy. Han dro rundt i løypene med skikjelke som han dro selv, fullastet med film og lydutstyr. Han var regissør, filmfotograf og lydtekniker.

I 50 årene laget han også en ekspedisjon gjennom Afrika. Planen var å kjøre bil fra Nordkapp til Sør Afrika. Opprinnelig var det en britisk forfatter som kom med ideen. Han skulle skrive bok om turen og Gunnar lage film. De to var nok begge sterke og uavhengige personligheter, og de røk uklar før turen startet. Briten fikk med seg pressefotograf Johan Brun fra Dagbladet, og Gunnar skaffet bil og dro på egenhånd. Noen økonomisk suksess ble dette ikke. Da filmen var ferdig og skulle vises på kino, ble det kinostreik.

Denne mannen var det altså som skulle til Grønland for å lage film om norske fangstfolk i Arktis. Så vidt jeg husker var det Kirke og Undervisnings departementet som sto bak oppdraget. For å stå mest mulig fritt under turen til Grønland, fikk han bygget en kano etter kanadiske tegninger slik at han kunne padle rundt i fjordene og gjøre opptak. Dette var i 1947, og Gunnar reiste med den kjente ishavsskuta Polarbjørn som ble brukt som ekspedisjonsfartøy av Polarinstituttet.

En av de viktigste havnene Polarbjørn skulle anløpe, var Myggbukta på nord- øst Grønland. Her hadde det vært stasjon for værobservasjoner siden lenge før krigen. Stasjonen ble delvis ødelagt under krigen. Den hadde en sentral rolle i oppgjør mellom tyske styrker på Grønland og danske patruljer. Så vidt jeg vet ble deler av stasjonen ødelagt under et bombetokt ledet av den kjente norske flypioneren, oberst Bernt Balchen, som den gang var offiser i det amerikanske flyvåpen.



Kanoen i utstillingane ved Ishavsmuseet.

I 1946 skulle stasjonen bygges opp igjen for å kunne sende viktige værobservasjoner til Meteorologisk Institutt. Oppgaven ble gitt til Jan H. Jansen som den gangen bodde i Mandal. Han var utdannet radiotelegrafist i København og Kristiania og hadde stort sett seilt til sjøs med forskjellige rederier. Opprinnelig var han fra Bergen, født i 1902 som sønn av en kjent lokal forfatter og bohem - Henrik Jansen og hans kone Rebecca født Wiberg. Hans foreldre ble skilt, og han bodde med sin mor i Bergen, Stavanger og Oslo før hun giftet seg igjen med en danske og flyttet til København.

Jansen var på hvalfangst i Antarktis i flere sesonger, samtidig var han i noen år ansatt i sikringstjenesten for lufttrafikk, i den tiden da det bare ble fløyet om sommeren.

Så ble det Grønland og Myggbukta i 1946, som bestyrer av den meteorologiske stasjonen. På stasjonen skulle det også bo to fangstfolk som skulle skape seg et levebrød av å fange polarrev.

Fangstfolkene hadde et stort terreng for sin jakt, og de hadde flere bistasjoner. Dermed ble det lange perioder i ensomhet for bestyreren.

Sommeren 1947 kom Polarbjørn med avløsningspersonell og med filmfotografen Gunnar Melle. Han og bestyreren ble fort gode venner. Han fortalte Gunnar at han hadde en sønn som hadde fått poliomyelitt under krigen, og derfor fremdeles hadde problemer med å gå. Han fortalte også at denne sønnen var vant til båt og hadde glede av både å være på sjøen og å bade og svømme.

I løpet av oppholdet på Grønland spurte Jansen om han kunne få kjøpe kanoen for å gi den til sønnen. Melle beklaget at han ikke kunne selge den, for han trengte den til senere ekspedisjoner. Det han ikke fortalte, var at han allerede hadde bestemt seg for at sønnen skulle få kanoen som gave. Så da Polarbjørn kom tilbake til Ålesund, lå kanoen ferdig pakket med adresse Mandal.

Gutten med handikapeden den gangen, er altså den som skriver denne lille historien, Jan P. Jansen.

Min far fortalte om mange artige episoder fra Myggbukta, dessverre ble disse aldri skrevet ned, og når jeg nå skal fortelle noen av dem, blir det bare etter hukommelsen mer enn 50 år etter at jeg hørte historiene første gang.

Ankomsten til Myggbukta begynte ganske dramatisk. Det var jo ikke noen skikkelig havn der, så all proviant og utstyr måtte fraktes over sjøen fra Polarbjørn og inn. Det ble laget en slags flåte til denne fraktingen. Det dreide seg jo om proviant og utstyr for tre mann gjennom et helt år. Altså ikke helt ubetydelige kvanta. På en av turene veltet flåten og viktig utstyr og proviant forsvant. Det verste var at også kullene de trengte for å holde varmen gjennom en hard arktisk vinter, gikk til bunns. Det viste seg heldigvis at det var såpass med kull igjen fra ekspedisjoner før krigen, at karene fikk skrappt sammen nok til å greie seg.

For øvrig måtte det fyres med en viss forsiktighet på grunn av brannfaren. Det ble fyr i stua, men det var ikke varme i bestyrerens soverom, og med de temperaturene det kunne bli i de strøkene om vinteren, var dette slett ingen spøk. Nå drev karene adskillig jakt på moskusdyr, både for mat til seg selv, men ikke minst for å ha mat til hundene. Alle hadde jo hvert sitt hundespenn. Dermed hadde de adskillige moskusskinn, og disse ble spikret opp på veggen ved køya og i køya, og sammen med reinsdyrsovepose gikk det an å sove godt og varmt. Å stå opp om morgenen i 30 kuldegrader er en annen historie.

På et ensomt sted som Myggbukta måtte jo karene greie seg selv på alle måter. Blant annet måtte det lages mat, og det måtte bakes brød. Jeg mener å huske at gjæren også forsvant da flåten veltet, men at de fant pressgjær fra krigens tid. Problemet var blant annet at de ikke visste noe om mengden gjær i forhold til mel. For sikkerhets skyld tok de rikelig i første gangen de skulle bake, så deigen hevet seg over alle grenser. Og da de fikk deigen inn i ovnen fortsatte den å heve seg slik at det tørt ut av stekeovnen. Men de feilet og lærte.

Den hendte de fikk besøk av danske oppsynsbetjenter som var ute på lange patruljer med hundespenn. Første gang det skjedde, var det en av karene som fikk øye på gjestene et stykke unna. Han løp inn og fortalte at de ville få gjester så nå gjaldt det å få over kaffen. Men tiden gikk, og gikk og gikk, og ingen kom. Først dagen etter kom danskene. De hadde rett slett sett patruljen i luftspeiling, som slett ikke er ualminnelig der oppe. Og selvfølgelig var det hyggelig å få besøk. Karene ville gjerne ha invitert på en skikkelig skål da gjestene kom, men de hadde ikke fått med en dråpe alkohol. Senere viste det seg at noen flasker nok hadde vært på proviantlisten, men de kom ikke så langt som til Myggbukta. Til gjengjeld kunne danske varte opp med et glass "Gammel Dansk", og uansett var det et hyggelig besøk.

De meteorologiske observasjonene skulle sendes flere ganger i døgnet. Men de kunne ikke sendes direkte til Oslo, til det var senderen for svak. Dataene ble sendt til stasjonen på Jan Mayen, som så sendte dem videre. Denne forbindelsen førte til et noe spesielt innslag i julefeiringen. Min far hadde tatt med fiolinen sin, og julaften om kvelden hang han opp mikrofonen i stua og tok opp fiolinen og spilte julesanger for kollegene på den ensomme utposten som Jan Mayen var den gangen. Det har noe av eventyrets skjær over seg dette å tenke på stemningen en julaften i det arktiske mørke, og en sped fiolintone som binder mennesker sammen i en høytid som alltid betyr sterke følelser og lengsler.

Og så en liten spøk. Min far hadde fått med seg en bukett tulipaner fra sin mor da han reiste til Grønland. Dette var selvfølgelig kunstige tulipaner, men selv den gangen var de så naturtro at man godt kunne bli lurt. Før Polarbjørn kom sommeren 1947 tok karene på Myggbukta og satt tulipanene i jorden i solveggen utenfor hytta. Dette vakte selvfølgelig stor oppsikt - tulipaner på Grønland. Det var aldeles uhørt. Vitenskapsmannen Søren Richter fra Norsk Polarinstitutt var en legendarisk skikkelse i Arktis og han var med på ekspedisjonen. Han

kom med et stort forstørrelsesglass for å studere fenomenet nøyere. Han var i følge historien ikke spesielt blid da han oppdaget at det hele var en spøk.

For meg den gangen var det selvfølgelig en fantastisk gledelig overraskelse å få kanoen. Det ble mange turer med den ute i skjærgården på Sørlandet, og det knytter seg mange minner til den. Ofte padlet jeg utover mot Hattholmen fyr hvor fyrvokteren ble en god bekjent. Han rensket fisken hvis jeg hadde fått noe og fortalte om livet på fyret og ga gode råd om båt og fiske.

En pinse padlet jeg på tur til Svinør sammen med den kjente forfatteren Kjell Askildsen, som var min beste venn i ungdomsårene. Ikke minst ble det mange badeturer med min daværende forlovede, og senere kone Ester. Hun var fra Kristiansand og født Torsøe. For meg ble det journalistikk etter artium, først i avisen Samleren i Mandal, så et vikariat i Farsunds Avis, og så i Fædrelandsvennen i Kristiansand fra 1951. I 1962 og 63 hadde jeg korte vikariater i NRK Fjernsynet, og begynte fast i 1964. I 10 år var jeg knyttet til Dagsrevyen og gikk så over til reportasjeavdelingen for å kunne lage aktuelle reportasjeprogrammer. I flere år dekket jeg sammen med Erik Tandberg romvirksomheten både i USA, Europa og Sovjet. Et høydepunkt i denne virksomheten var selvfølgelig den første månelandingen i 1969. Ellers arbeidet jeg mye med fiskeri, skipsfart, forskning og Forsvaret.

Ettervirkningen av poliomyelitt var der selvfølgelig hele tiden, med et venstreben som var lammet fra hoften og ned. Men med en støtteskinne og en stokk la ikke dette store hindringer i veien for utfoldelsen. Jeg fikk reise verden rundt og fikk være med store skip og med fiskefartøyer, med forskningsskip og marinefartøyer.

På grunn av mitt handikap ble jeg selvfølgelig fritatt for militærtjeneste, noe jeg ikke var særlig glad for. Så da Marinen i begynnelsen av 50 årene skulle bygge opp en informasjonstjeneste, og jeg ble spurt om å delta, var det ikke vanskelig å si ja. Jeg måtte gjennom en fornyet legeundersøkelse av en legenemnd. Den besto av en oberstløytnant og en kommandørkaptein, og var ganske høytidelig. Nemnda hadde nok sine tvil om hva den burde gjøre, men syntes det var for galt å si nei siden Marinen gjerne ville ha meg, og jeg var meget ivrig i å få være med for å gjøre en innsats. Så fikk jeg til slutt et avgjørende spørsmål: "Kan du klatre i en leder"? Det hadde jeg gjort, og kunne svare et klart: "Ja". Dermed ble jeg godkjent. Vi var en fin gruppe som gjennomgikk kurs på Akershus og ble beskikket som utskrevne løytnanter. Senere ble det forskjellig slags tjeneste både på fartøyer og under store øvelser, både nasjonale og internasjonale. Det ble også noen forfremmelser, slik at jeg nå har grad av orlogskaptein.

I alle disse årene med avisarbeid og fjernsyn, ble det ikke mye tid til å bruke kanoen. Den lå stort sett i opplag. Da en av våre døtre, Janne Gro ble først kjæreste, så forlovet og siden gift med Martinus Brandal fra Hareid ble vi enige om at de kunne overta kanoen. De var glade i friluftsliv, og kunne tenke seg å dra på turer langs elver og vann.

Nå går ikke alltid ting slik som vi planlegger. Martinus fikk stadig mer ansvarsfulle stillinger i ABB og dette førte til en omfattende reisevirksomhet. Det ble rett og slett ikke tid til hverken å ta vare på kanoen eller å bruke den. Martinus fortalte om ishavsmuseet, og vi fikk også se det under et besøk hos foreldrene til Martinus - Karl Johan og Kirsten.

Det var nok Martinus som kom med ideen om å gi kanoen til museet, for den var jo laget nettopp med tanke på å studere norsk fangstvirksomhet opp i isen. Det var ikke vanskelig å bli enige om dette, hvis museet var interessert.

Dermed er kanoen kommet hjem. Hovedaktørene er borte. Gunnar Melle døde i begynnelsen av 90 årene, og Jan H. Jansen i 1989. Han var gift med Petra, født Nilsen fra Sarpsborg.

De hadde en sønn til, Godtfred, født i 1927 og død i 1986.

Selsom julekveld i polarlandet.

Av Jan Henrik Jansen *Fædrelandsvennen* 1957

Jan Henrik Jansen overvintra 1946-47 som telegrafist i Myggbukta, han overvintra saman med Peter Melleby og Paul Furuseth.

50 kuldegrader og knistrende nordlys over himmelen – slikt skaper julestemning. Men 50 grader er kaldt – så kaldt at man gjør best i å holde seg inne. Å fyrer en riktig godt kan en klare å holde varmen – selv i en hytte på Nordøst – Grønland. Vi stormfyrte i stasjonen på Myggbukta julaften 1946. Riktig nok hadde vi mistet atskillig av kullene våre under lossingen, og vi hadde vært forsiktige utover høsten, men julaften sparte vi ikke. Da fyrte vi omnen rød.

Tre mann var vi på stasjonen – to fangstfolk som hadde Myggbukta til hovedstasjon, og jeg selv som hadde ansvaret for radioen og den meteorologiske stasjonen. Det hadde vært mange ensomme kvelder mens fangstfolkene lå ute i terrenget. Ensomt er kanskje ikke det riktige ordet forresten. Jeg hadde jo radioen og bikkjene. Og observasjonene skulle sendes til faste tider. Det var saktens nok å gjøre. Mat skulle lages, og stasjonen holdes i orden.

Men nå var vi samlet alle til julefest... Vi hadde ikke juletre riktig nok. Vegetasjonen er sparsom sånn på Grønland. Julebakst hadde vi. Etter noen måneder som kokk i islandet hadde vi saktens lært å bake både kaker å brød. Julekaken var tung av rosiner å sukat. Vi var kanskje ikke alltid så nøye med toilettet når vi stullet for oss selv der oppe. Ingen kritiske øyne kontrollerte om vi var skikkelig barbert hver dag. Men julaften stelte vi oss som om det skulle vært hjemme. Moskus steken til middag gjorde vi oss ekstra flid med. Og så hadde vi julepakker. Vi var vist som unger, og iallfall åpnet vi pakkene før middag. I måneder hadde de ligget uten at vi hadde så meget som følt på dem. Pakkene var som en fersk hilsen hjemmefra. Små hyggelige ting. En juleduk lå i en av pakkene og tre kunstige tulipaner. De lyste opp på bordet som en varm hilsen fra en verden som lå langt, langt borte. Vist var det julestemning. Vi bodde jo så å si midt i julenisseland med snø og nordlys og sprakende kulde.

Vi stusset plutselig midt oppe i julepakkene våre. Vi hørte en lyd – en lyd som ikke passet til de vi var vant til å høre. Bikkjehyl og spraking i veggene var vi vant til. Men dette lød som sledemeier. Det er ikke slik på Nordøst – Grønland at man risikerer uventet besøk svært ofte. Til det er avstandene for store, og kommunikasjonene for små. Men dette var sledemeier over snøen. Langt bortefra kunne lyden komme.



Vi gjekk ut på trammen og lyttet. Jo, vi hørte lyden sterkere nå, og vi hørte manns – rop. Vi skulle gått til bords, men vi lot bordet stå. Hvis vi ikke plutselig var begynt å lide av hallusinasjoner alle tre, så kunne ikke lyden bety annet enn at en eller annen var på vei til oss. Vi lyttet og ventet, og vi tente lypspæren vi hadde montert mellom instrumenthuset og hytta. Vi var rett som det var ute på trammen for å høre bedre etter. Men lyden bærer langt når gradestokken viser 50 minus.

En time gikk inntil vi hørte et hundespenn kjøre opp foran stasjonen. En menneskebylt satt på sleden. En mann som var frosset omtrent fast og som vi halvveis måtte bære inn i varmen. Det er ingen promenade å kjøre hundespenn i 50 grader. Vår gjest var en annen fangstmann på en annen stasjon. I to år hadde han bodd alene. Nå ved juletider savnet han selskap. Kalender hadde han ikke, men han hadde kuttet hakk i hytteveggen. Han hadde bare bommet med en dag. Selv hadde han regnet med at det var lillejulaften.

Vi tjorte hundene i den lenken som hang der for uventet besøk. Trekkhunder er ikke særlig kordialt anlagt å det ville neppe vært særlig heldig å blande de fremmede dyrene med våre egne. Mannen pakket vi ut på kjøkkenet. Han var gjennomfrosset. Men han var en velkommet gjest. Og vi hadde jo mat nok. Vi følte det plutselig alle sammen, at dette måtte bli en jul vi alle kom til å huske.

Og den ensomme fangstmannen hadde julepakke med. En eske som han pakket opp. Noe måtte han ha med, synes han, når han kom uanmeldt en hellig julaften. Dansk pålegg å juleknask som var gjemt gjennom lange, kalde og ensomme måneder. Og på bunnen av esken en liten flaske dansk aquavit og dansk likør. Vi tente våre selvlagde stearinlys på bordet. Tulipanene erstattet juletreet og ovnen durte. Vi spiste moskus, og vi pratet om jul under andre forhold. Jul hjemme, jul under tropesol og jul under krigsforhold. Lavmælt hyggelig prat – en fredssommelig, deilig julaften. Vi glemte vist at det var en urolig, farlig verden et eller annet sted. For den verden lå så langt borte fra vår.

Men for de rutinemessige observasjoner var det ingen jul. De skulle gå som vanlig. Man måtte kle seg godt, selv for den korte turen ut til instrument – huset. Observasjonene ble sendt til Jan Mayen for videre ekspedering. Så fikk vi også ønsket karene der en god jul. Etter tur holdt vi mikrofonen og sendte en hilsen, og etter tur hørte vi stemmene til kollegaene våre. Jeg hadde fiolinen fremme julaften. Og ”Glade jul” gikk i eteren. En spe fiolintone og tre mannsrøster bar den gamle melodien over til våre venner som vi aldri hadde sett, og som bodde på en stormslitt vulkansk øy i Atlanteren. Et av de mest jordblåste og verste steder noe menneske kan oppholde seg.

Det ble en selsom radioutsending.

Vi hørte julebudskapet over radioen fra Norge. Vi hørte sang av barn som gikk rundt juletreet. Men vi begråt ikke vår egen skjebne. Vist hadde det vært hyggelig å sitte hjemme i stuen en julekveld - men vi fire mannfolk følte likevel julen kanskje sterkere enn noen gang før – her oppe i isødet langt nord for polarsirkelen. I vår verden hersket en fullkommet fred. Hundenes hyl til månen og nordlyset i polarnatten var et naturlig akkompagnement til denne følinga vi hadde denne julaften.



Kefirmjøl

Av Helge Ødegård

No ein kveld tok eg meg eit glas kefirmjøl. Mjølka hadde stått i kjøleskapet ei stund, helst litt for lenge. Mjølka smakte verkeleg surt. Godsmaken var vekk. Men då eg fekk denne smaken i munnen var eg brått 50 år tilbake i tid. Eg var ombord i «Sjannøy» på tur i Danskestredet. På «Sjannøy» var det vanleg og ha med kefirmjøl. 200 liter i eit stort eikefat var standar utrustning for ein slik tur. Det store eikefatet låg i lausfangstromet, og når vi hadde potetball tappa vi av fatet. Dei fleste av oss var vant til surmjøl til potetballen. Dei første vekene tappa vi vanleg kefirmjøl, men når turen hadde vart ei stund var det surmjøl vi fikk frå fatet. Dei fleste av oss måtte tynne ut denne mjølka med vatn, men det var dei som klarte og få ned mjølka som den var.

Som oftast var det Sigurd som fekk jobben med å tappe mjøl frå dette fatet, eg veit ikkje kvifor. Då eg fekk denne sure mjølkesmaken i munnen denne kvelden kom det fram eit bilete: Oskar Garnes stikk hovudet ut av rorhusruta og ropar til Sigurd; «no må du ned i romet og tappe litt surmjøl». Sigurd spring til byssa og får seg noko og tappe i. Då han kjem attende frå romet kjenner vi denne spesielle lukta av sur kefirmjøl. Men til ball og litt utspedd i vatn smakte mjølka slett ikkje verst, den var betre enn saftblande for dei fleste av oss.

Ein dag for veka var det vanleg med potetball til middag, så 200 liter holdt ei god stund. Huskar eg rett var vi på Sunnmøre meieri og fekk fyllt dette fatet med kefirmjøl. Ja, dette var den tida det var sunt og drikke mjøl, ei tid var og ei anna vart. Då først i 50-åra hadde vi ikkje fryseri på skutene. Provianten var mykje hermetikk og saltmat. Vi som dreiv selfangst spiste mykje selkjøtt. Godt kjøt. Lever av sel er også god mat, stort sett brukte vi nok for llite av innmaten til selen. Det hende vi kunne få ein isbjørn. Var det ein gammal bjørn kunne kjøtet ofte vere litt seigt, mest brukande til kjøtkaker. Men sjølv til kjøtkaker måtte stueren ha i masse flesk, ellers vart kjøtkakene nokså smakause og tørre. På ein tur i stredet fekk vi to bjørnar. Ein eldgammal og ein ung. Kjøtet av den gamle var hardt og seigt, og gjekk til kjøtkaker. Men kjøtet av den unge, ein to åring, var noko anna. Ja, den bjørnen gav oss mange gode måltider. Eg minnest enno steika av den isbjørnen.

«Hvalrossen» hadde fått kveite på håkjerringslina, så dei fekk vi byte kveit mot bjørna kjøt med. Det vart eit herremåltid på begge skutene. Det smakar ekstra godt med ferskmat når ein har levd på saltmat ei stund. Ja, det var ei tid då vi åt norsk mat, no veit vi ikkje alltid kva vi får i magen. Slik som sniglar og froskelår var noko vi las om at «hedningane» hadde i seg, men no... Må tilstå at eg har smakt begge deler. Merkeleg nok var både sneglar og froskelår velsmakande. Men det var ikkje den vanlege norske svartnigelen, og froskelåra kom nok også frå framande strok. Våre matvanar forandrar seg, mat som vi aldri hadde høyrte om i min barndom er no kvardagskost, nesten. Nå et folk «kaninmat» og likar det.

Før krigen likte marinefolk frå austlandet seg dårleg i fiskerioppsynet. Der i fiskerioppsynet var det fisk til middag 6 dagar i veka, på søndag var middagen steikt kveite. Dette var det rykte som gjekk. Så dyr som fisken er i dag er nok dette forandra. På ishavsskutene går det ofte historier om mat. Eg har ei om dessert på «Furenak», dette hende rett etter krigen, i Vesterisen i 1946 eller 47. Dei fekk eit lite problem med maskinen som dei reparerte på ei natt. Dei låg i god trygg is så det var ingen fare. Fekk ein fangstmann til hjelp og alt ordna seg.

Men då dei nesten var ferdig med reparasjonen følte dei seg svoltne. Fekk lyst på egg og fleisk. På «Furenakk» var der nedgang til proviantromet frå halvdekk, men den nedgangen var låst med hengelås. Maskinisten fekk tak i nøkkelen, og fangstmannen vart sendt til proviantromet for å hente godsakene. Då mannen kom til bake var eine støvelen litt rar, den var full av sviskegraut. Stueren hadde kokt dessert til neste dag som var søndag. Sviskegraut då rett etter krigen var ikkje kvardagskost. Folk hadde ikkje sett sviker på årevis. Ja, det vart litt diskusjon om kva dei skulle gjere. Dei gjekk bak i proviantromet, rydda godt opp og sletta alle spor. Men maskinisten fekk litt problemer neste dag. Alle akterut undra seg då han ikkje smaka på desserten. Til vanleg var maskinisten den som forsynte seg godt av dessertskåla. Men ingen kunne vel tru der hadde trakka ein støvel i panna der desserten stod til oppbevaring og det var difor maskinisten ikkje smaka på desserten denne gongen.



Skal tru om det er sviskegraut desse karane kosar seg med?

B

**PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7**



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