

ISFLAKET



Velkommen til Ishavsmuseet!

I denne utgåva av Isflaket:

Ishavsskute frå Afrika.
Frå bokhylla – Kolumbus oppdager Grønland
Biografi – Louise A. Boyd
Frå arkivet – Ishavstur med «Driftig»

Min første ishavstur
«Herkules»
Nytt frå Ishavsmuseet
Skuter som forliste -14

ISFLAKET

Redaksjon:

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

Havtor Hofset

Leiar.

Isflaket kjem her med si andre utgåve i 2009. Vi er optekne av å formidle ishavs og polarhistorie. Også i denne utgåva har vi hatt med fleire dyktige skribentarar som sit inne med mykje historie.

Arnfinn Karlsen har skrive ein fornøyeleg artikkel om korleis det gjekk til då han reiste til tjukkaste Afrika for å kjøpe seg ishavsskute. Det skulle vise seg ikkje å vere heilt problemfritt å få henne heim til Tjørvåg.

Knut Andreas Bratlid har studert på historia til «Hercules». Herkules var bygd i tre ved Knut Skaalurens skipsbyggeri i Rosendal i 1908. Russlands innvernsministerium tok insjinitivet til å organisere en ekspedisjon til Svalbard, for blant annet å undersøke kull forekomstene. Herkules var til salgs i Ålesund, og vart innkjøpt til ekspedisjonen.

Helge Ødegård er tilbake med ein nyskriven artikkel der han minnst sin første tur på ishavet med «Buskø». Det har blitt 70 år sidan han var 16 år og førstereisgut i Stretet. Helge har skrive mange interessante artiklar til Isflaket gjennom ei årrekke.

Magnus Sefland er trufast med oss. Denne gangen har han skrive om *Dr Joanna Kafarowski* som held på å skrive biografi om Miss Louise Arner Boyd. Gjennom Norsk Polarinstitutt og eit par mellomledd fekk Ishavsmuseet spørsmål frå dr Joanna Kafarowski om Miss Boyd og hennar forhold til Ålesund, og *Veslekari*. Frå Ishavsmuseet si side har vi hjulpet til så godt vi har kunna.

Dei faste spaltene er også med. I *Frå bokhylla* har *Magnus Sefland* lese boka «Kolumbus oppdager Grønland»

Sigbjørn Røren har i spalten Skuter som forliste, funne fram sjøforklaringa til «Veslemøy», ex «Driftig». Vi er komne til innlegg nr. 14 i denne serien.

I *Frå arkivet* har vi denne gongen henta fram ein artikkel frå eit sogeskrift i 1977, der *Robert Drøsdal* fortel om ein tur med nettopp «Driftig»

I spalten *Nytt frå Ishavsmuseet* får vi vite meir om opninga av vernebygget kring «Aarvak».

Vi vonar det skal vere variert lesestoff for ein kvar smak.

Vi ønsker ein god sommar til alle, og ønsker velkomne til Ishavsmuseet.

Brandal 26.06.09 Webjørn Landmark, redaktør.

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Sitka grana.

Av Arnfinn Karlsen

Klokka var nærare 11 og pappa var ikkje komen "ned til sjønå" so vi sa. Elles brukte han alltid å kome ned "råsa" si over marka halv ti. Kvar einaste dag. Han venta til då for å ta med posten vår og eg kunne sjå på måten han gjekk på om der var ei uventa rekning, eller endå betre, bestilling på ei fatpresse. Då var ganglaget lett, og han gleda seg til å vise meg den. Vi hadde på den tida verkstadbenken på veggen som vende mot huset til Elias, og soleis var det høvelig å sjå kven som ville ned og ha seg ein kaffi. Eller å stille klokka. Pappa kom presis halv ti. Medan eg stod og undra meg over kvar pappa blei av kom Elias, han ville ha seg ein prat. Alltid var det kjekt når han kom, hugsen hans var kjend vidt ikring. Særleg om folk og båtar, og kom praten inn på motorar, og særleg Wickmann, var han ikkje til å stogge. På "50 hestaren" kjende han kvar einaste skrue, godlyd og antal oljedråpar frå smøreapparetet, pluss alt det andre. No sa eg til han at eg ville opp å sjå etter pappa og at han gjerne måtte slå lag opp, noko han gjorde.

Då vi kom opp vart vi sitande i bakken ovanfor huset å prate. Sjølv sagt om båtar og selfangst. Om kva maskin og om kven som var stuert det og det året, og om då dei skifta maskin på Årvak og ikkje fekk plass til stor nok propell. Alt dette visste Elias alt om. Etter ei stund kom samtalen inn på den eigentlige årsaka til at pappa ikkje ville på arbeid den dagen. I 1976 planta mamma ei gran, ja, bære det ikkje var ei av dei Sitka granene. No hadde den vokse seg diger og uveida, og var noko dei hadde atteleta på dei siste haustane når det bles opp. Grana måtte ned før det vart haust, ingen veg utanom. Det var ikkje beinkløyvd fordi der var elektriske leidningar som gjekk gjennom lufta, nært huset var det og. Seinare utover sumaren vart det fleire diskusjonar under grana, og det var her samtalen ein sein ettermiddag i 1997 kom inn på tanken om at eg ville kjøpe ein båt og rigge den til for selfangst. Stundom er det uklokt å lata tida mellom tanke og handling vera kort. Det gjeld i høg grad i denne forteljinga. Mest truleg verdsrekord i galskap. Kun for å rekke fangststarten 20 mars, i Vestisen, året etter.

I lang tid hadde eg hatt kontakt med ein person som "visste om" ein båt i Afrika, samt svært mange andre båtar, men denne var eg overtydd om var minst arbeid på. Ja, det såg mest ut som ei ishavsskute på bilda so dette skal det nok verte båt av!

Båten låg oppankra i Banjul i Gambia og dit måtte eg reise dersom eg ville kjøpe, og snar måtte eg vere for interessentane stod visstnok i kø... Eg la fram dette prosjektet til dei eg hadde mest tiltru til, men der fanst diverre ikkje noko form for entusiasme. Tvert imot, dei sa eg var steingalen. Båten var utgamal og den hadde omkastbar maskin, den hadde klinka skrog, ja, det var ikkje måte på til elendigheit. Det hjalp ikkje det grand at eg fortalde om ei Liaaenomstyring i Lødingen og at Polarstar og var klinka, nei, det var bere å late att øyro! Skal ein på selfangst med eigen båt er det sjølv sagt tryggast å stole på seg sjølv, tenkte eg.

No hadde ikkje eg særleg stor erfaring i å reise i utlandet, kun eit par sesongar på "isalonge" frakting til Sverige, so her måtte eg skaffe meg ein uteseglar som var vand med slikt. Rune var eit naturleg val, han arbeidde hjå meg på den tida, so han sa seg viljug, under tvil. Dermed var der nesten ikkje eit einaste problem å sjå, so her måtte det skaffast billettar i ei fart! Skal ein kjøpe ishavsskute i Afrika lyt det skje fort. Før ein kjem på betre tankar.

Etter å ha teke haugevis med vaksinesprøyter som skulle verne mot det meste, sat vi på ein Airbus 330 på veg til Dakar. Praten gjekk livlig og var absolutt av den optimistiske sorten. Det gjekk til og med sopass langt at Rune sa seg viljug til å vere med i Vestisen dersom han slapp å flå. Og det seier ikkje so reint lite. Og etter noko som kjendest ut som fleire døgn, landa vi i Dakar i Gambia. Eg la i veg ut, men neidå. Vi skulle vidare. At der var flyplass i Banjul var nytt for meg, endå ein time til å vente på det store. Det var bekande svarte natta då vi landa, og når vi kom ut slo den dampande varmen til. Slikt har ikkje eg opplevd før og tenkte med gru på at vi måtte leve i ein bakaromn i ei heil veke. Etter mykje om og men vart vi henta av ein gjenstand på 4 hjul, grønmala og samansurra av hesjastreng. Dette viste seg å vere drosja som skulle køyre oss til hotellet. Å seie at vi kom trygt fram er ei mild overdriving, denne drosja mangla både bakrute, støtdempararar og venstre baksjerm! Men fram kom vi då, mot ei natt som vart aldeles utan svevn. Dagen etter var vi på veg oppover elva der skuta låg ankra, jau, dette var saker, kike på båt i Kunta Kinte sitt rike.

"Holmia" heitte den. Fin og gråmala låg den der og snara med begge jerna ute. Mottaginga frå redaren var sjølv sagt meir enn strålande. Og då fekk eg mitt fyrste sjokk. Skulle eg verkeleg kanskje handle med denne karen? Ein langhåra hippietype, fulltatovert på overkroppen og rundt halsen hang der minst 100 haitenner. Edru var han sjølv sagt heller ikkje. Seinare kom det fram at karen hadde brukt båten i smuglarfart mellom kap Verde øyane og Vestafrikanske hamner. No var han oppdaga og måtte selje skuta. Alt var skite og fælt, det flaut av tomflasker og gangane var fulle av tome rissekkar. Ei verkeleg røvarskute var det. Etter å ha konstantert at dei helsikes pessimistane mest truleg hadde rett, tenkte eg at det meste må no gå for arbeid. Det er no vanlig å seie. Og slik vart det. Optimismen sigra, avtalen vart signert og båten skulle leverast ferdig dokka og botnsmurd i Danmark for ein bestemt sum og innan ein viss dato. Etter at veka og 100 samtalar var omme reiste vi heim, der venta det livsviktige arbeidet med å skaffe det rette utstyret.

Sumaren 97 rådde eigentleg optimismen grunnen. Mi kjære mor vart året før råka av ein vond sjukdom, men no hadde ho fått gode tilbakemeldingar frå doktorane på sjukehuset og både ho og vi andre gleda oss stort over det. Tankane kunne på mange måtar femna rundt meir enn angst og elende. Mamma var ei sterk kvinne og ho og eg stod kvarandre svært nær. Ho støtta meg i det aller meste og ho var den som fyrst fekk vite. Same enn kva det gjaldt. Difor fortalde eg henne tidleg at eg leika med tanken på å kjøpe skute. Begeistra vart ho slett ikkje, men heller ikkje det motsette. At ho no var på god veg til å verte frisk var avgjerande for dette båtkjøpet. På mange måtar tok ho det som eit teikn på at eg verkeleg meinte det eg sa om at ho verka mykje betre og at det skulle gå bra. Og det gjorde det. Heilt til like før jula sette inn. Men då var det heile sett i gong, båten var komen til Tjørnvåg og då ho trongde meg som mest var det vanskeleg å kome ifrå. Eit umenneskjeleg kapplaus mot tida var igong, gjelda var etablert og vi måtte vere i isen 20 mars. Alt dette medan mamma vart stendig dårlegare. Det var ei uverdig tid dette, men eg veit med meg sjølv at ho visste so inderleg vel kva som stod på spel og at eg måtte henge i. Dermed vart det mine næraste som måtte ta seg av alt som fyl med, noko eg er unevneleg takksam for idag og det betyr mykje å vite, og å kunne henge desse vonde tankane på ein sollid og varm knagge, merka med mamma sitt namn.

"Holmia" skulle etter avtalen vere ferdig dokka i Danmark seinast 20. oktober, men det vart utsetjing på utsetjing. Eg var fanga av situasjonen og måtte vente. Det var for seint å snu. Tida vart brukt til å kjøpe inn brukt utstyr av ymse slag. Budsjettet var knapt og dermed vart det mykje gamalt skrot som måtte overhalast. Mast og tønne kom frå den nyoppbygde "Selis" frå Balsfjorden som ein idiot hadde bestemt skulle kondemnerast. No låg den som vrak i Kristiansund og var nedrigga. Masta vart frakta til Hareid terminalen og der henta eg og

pappa den med "Erkna" Heilt ny tønne frå Grovfjord mekaniske og masta var nymalt og fin. Daviden til fangstbåten kom frå "Eros", gyro og diverse frå "Herøytrål". Alt elektrisk vart skifta ut og gangane sveiste igjen. Faktisk det ein kan kalle ein storreparasjon vart utført på kort tid og med lite folk. Båten kom etterkvart til Danmark, eg trur det var eit par veker ut i november. Dette såg ikkje bra ut. Atle vart med meg dit for å ta båten heim, saman med ein innfødd frå Gambia og denne redaren. Då vi kom ned vart vi møtt av 3 politifolk med hund, alle vart beordra inn i ein lugar. Ikkje forstod eg noko, og slett ikkje "redaren". Men det trur eg han burde. Der fekk vi ordre om å opphalde oss til vi fekk nærare beskjed. Der og då var eg glad for at eg på førehand hadde kontakta lensmannen i Herøy og Sande. Eg ville gjera det klart for han at eg slett ikkje stolte på denne seljaren og at hvis dei tok med noko ulovleg på båten ville eg ikkje verte innblanda. Vi vart sitande der til båten var klarert, eg trur ikkje dei fann noko, men veit ikkje sikkert. Dagen etter kom vi i dokk og botnen vart sandblåst og smurd, anker, kjetting, ror og propell vart besiktiga av kontrollen, og merkelig nok godkjend. Etterkvart vart vi ferdige her og vi kom til Tjørvåg fyrste veka i desember. Eg må fortelje om ei episode frå denne seglasen frå Danmark. Det vart med ein Gambiar som skulle agere "chief". Han kjende etter sigande maskinrommet som si eiga bukselomme, og det fekk eg no berre tru på. Då vi var på veg inn Karmsundet med 13 knops fart, stend brått Chieffen i styrehuset og spør om Atle vil ha ein kopp te..! Som før nemt, omkastbar maskin og ingen i maskina, og med plenty båttrafikk! Atle nærast eksploderte og utbasunerte utrulege glosar på sjømannsengelsk. Chieffen var so skremd at han fila seg ned leideren etter rekkverket. Og der vart han verande til vi var heime.

Då vi hadde arbeida på den i omtrent 2 veker fekk eg besøk frå narkotika avsnittet i Kripes. Dei kom eins ærend frå Oslo for å "hente noko". Sjølv sagt ville eg vite kva dette var for noko, og då dei ikkje legitimerte seg ba eg dei reise til helsike. Noko dei slett ikkje ville. Politiet i Ålesund vart kontakta avdi den eine oppførde seg merkeleg. Der fekk eg beskjed om å ta det heilt med ro, oppdraget deira var visstnok viktig, som han sa. Det heile gjekk ut på at politiet i Van Helder hadde innoperert ein sendar i ei av livbøyene ombord, båten var som eg frykta mistenkt for narkotikasmugling. Der hadde dei vore i hamn for bunkring. Og kanskje andre ting for alt eg veit og no var karane i ferd med å endevende heile jakta! Til og med sjøbuda vart tilrota. Dei hala fram ein gamal kokostamp, also ein garnkabel, utan å kveile den på plass! Fy, for nokre kjæringa! Dei fortalde no at sendaren vart montert ombord for å fylgje skuta og kvar ho tok vegen. Dei kunna ha ringt meg! Billigare og enklare meinte no eg, men sendaren var dyr så dei måtte finne den. 3 gonger studerte vi bøyene før vi fann ut kva for ei det var, og jau, der låg den. Montert med kirurgisk nøyaktigheit, karane vart glade, også eg. Ei ubehagelig oppleving, det var tross alt andre oppgåver å ha fokus på enn å føle seg mistenkt for kriminell verksemd! No heng bøya på bakrommet til kontoret som ei påminning om at ein ikkje kjøper ishavsskute i svartaste Afrika.

Då hjelpemotorar, heile det elektriske anlegget og nesten alt anna var utskifta, leid det alt langt ut i mars, ja, ein av dei siste dagane. Fangsten opna den 22 og no var situasjonen prekær. Vi burda eigentleg ha vore i isen seinast den 19 eller den 20, slik at vi kunne få tid nok til leiting. Vi gjekk no frå Tjørvåg og til Ålesund for proviantering og bunkring. Planen var å setje kursen ut Breisundet same kvelden. Men slik skulle det sjølv sagt ikkje gå. Då vi runda Slinningsodden vart hovedmotoren slakka ned og vi seig inn i retning Sjøgata. Brått og utan forvarsel auka omdreiningstalet på maskina. Eg såg på teljaren i styrehuset, nåla var gått heilt rundt og heile skuta rista faretrugande. Det heile enda med nokre kraftige brak frå maskinrommet. Lyden fortalde meg at dette ville koste tid og pengar. Og der låg vi å dreiv, det var berre å få fangstbåten på sjøen og slepe skuta inn til kai. Situasjonen var djupt fortvila, særleg då ein fekk konstantere kva som hadde skjedd. 5 stempel var knuste og sylindringane opprevne å øydelagde. I ei faderleg fart måtte det skaffast delar. Skuta

hadde tidlegare segla for den Finske Kystvakta og hadde soleis eit godt delelager. Men ikkje alt, so resten vart kjøpt i Holland. Medan vi låg å ”jævlast og skrua” måtte sjølsagt Skipskontrollen dukke opp. Det var kun det som mangla. Dei fortalde høgt og tydeleg at skuta hadde for dårleg stabilitet og la ned seglingsforbod. Dersom vi ikkje la inn 17 tonn ballast. Etter eit par veker var vi klare for ny oppstart, og heldigvis, det gjekk greit. Men so var det all jernballasten som måtte inn. Eg var svinheldig og fekk tak i eit høvelleg parti, 3 lastebilar dukka opp og tippa lassa fint på fortauet i Sjøgata. Etter mykje om og men og leiting etter ledige hol under dørken, vart vi då omsider ferdige. Formiddagen den 6 april, kom vi oss til havs. Men det skulle ikkje vare lenge før det sette inn med meir elende. Mykje meir. Vi hadde vel vore undevegs i omtrent 6 timar då eg fekk beskjed om at pappa venta i telefonen. Beskjeda eg fekk og orda han brukte vil eg hugse all mi tid. Noko som var venta, men likevel ikkje til å fatte, hadde skjedd. Skjelvinga i stemma hans førde til at eg budde meg på det verste. Og det var det. Mamma hadde døydd frå oss. Han sa ” Du veit kva det gjeld, men du må fortsette vestover havet og gjera det beste utav det” Etter denne samtalen gjekk eg rett til køys, ein greid stad å opphalda seg no.

Eg vart liggjande ei stund å tenkje og spekulere, korleis skulle alt gå no? Men vart avbroten av at hjelpemotoren stoppa, og at hovedmotoren rusa seg voldsomt opp. Det heile enda meg nokre fryktelege smell og røykutvikling i maskinrommet. Det var enkelt å finne ut at motoren var havarert, endå ein gong. Her var det ingenting å stille opp med, det var kun eitt å gjere og det var å tilkalle assistanse. Vi måtte slepast attende til Tjørnvåg for reparasjon. Vi fekk beskjed om at ”R/s Platou” ville vere framme om ca 20 timar. Fy, for eit elende der vi låg å dauslingra og kunne ingenting gjere. I slike høve er det betimelig å tenkje at ein bør gi opp. Samstundes er det då vitterleg slik at andre har opplevd liknande hendingar, men det har aldri vore snakk om å gi opp og det er vel ei kurant rettesnor. Vi vart etterkvart taua til kai i Tjørnvåg og då var planane alt lagde for vidare framstøt mot isen. Då begravelsen var over hjalp pappa til med maskinarbeidet. Alle toppane måtte rivast opp og stempela ut. Då dieselpumpene vart skikkelig undersøkte fann vi ut kva som hadde vore gale heile tida. Pumpestempela var so opprevne og fæle at regulatoren ikkje makta å styre dei. Det var berre å skifte ut brommet med nytt. Noko som burde ha vore gjort med det same. Vi vart liggjand å reparere til 5 mai. Det vil seie siste fangstdagen i Vesterisen. Vi fekk forlenga fristen til 3 juni og la trøstig iveg med ny og forsterka iver. Det hadde vorte observert mykje voksen Grønlandssel so alt håp var ikkje ute, meinte vi. Farvatnets kursar vart styrde nordover leida, vi ville gå ut ved Torsvåg og inn i isen vest av Svalbard. Her oppheldt det seg, år om anna mykje Brunsel som vandrar frå Aust isen og legg seg opp her. Alt gjekk etter måten vel nordover og vi la oss på leit vestover langs kanten. Eit og anna dyret vart det, men no gjekk den andre hjelpemotoren til helsike og ein kar som skulle avløyse meg bakka skuta for full maskin inn i ein stor blåis. Ja ja, at rorstamma vart bøygde 15 grader babord gjer vel ikkje so mykje, meinte idioten. Vi sarva no vidare og etter ein tur inn til Longyearbyen etter delar til hjelpemotoren og lempa på land ein mann, la vi strake vegen over ”bukta” og til Vesterisen. Det vil seie det som var attende til oss av den. Og det var ikkje mykje. Vi hadde lov til å opphalde oss i Grønlands sone til ut mai og dei dyra vi ruska til oss fanga vi der. Siste dagen kom vi over ei skikkelig samling gamledyr, men då måtte vi ut. Men det var antagelig like greit, fangstbåten var knust og uten den var det lite å gjere. Ein av fyrste dagane i juni lossa vi omtrent 500 dyr ved Rieber sitt anlegg i Tromsdalen, mest voksne Klapmyss og Sel. Etter eit par tre døgn fortøygde vi i Tjørnvåg etter ein strevsam og dramatisk tur. Ein tur som førde til at A/S Polargodt vart skipa. Det var løna, om ein kan seie det slik.



Skuta frå Afrika har fått navnet «Polnes».

Eg har ofte spurt meg sjølv, kva er det med denne ishavsfangsten som gjær at folk vert vanvittig engasjert? Er det naturen, samhald og spaning? Kanskje bære ein god stuert? Eg anar ikkje. For oss Møringar frå desse bygdene med fangstmiljø er det klart at ein har vokse opp med forteljingar og historier og for enkelte av oss var vi no so svinheldige å ha hatt skulellærarar med erfaring som glatt bytte ut rekneboka med undervisning i bruk av Hakapik og flåkniv. Slikt set sjølvstakt sine spor, og takk for det lærar Jarl. Heile familiar, oldefar, bestefar, far, søskenbarn, svogerar og kjenningar har vore på selfangst. Vert ein truga til å reise? Ja, kanskje, usigande. For min eigen del må eg seie at eg er utruleg takksam for alle opplevingane ombord både "Furenak" og "Veslekari" Ein lærer mykje av forskjellig slags, som kjem til nytte seinare. Det har noko med sjølv identiteten vår å gjere, å leve ut den gamle fangstkulturen.

Selfangsten, kva no?

For eit par år sidan fremja ein gal svenske eit forslag for Europarådet om totalt forbod mot salg av selprodukt i EU. 15 april 09 vert det truleg avgjort. Sjølv om Eu sin import er minimal, skaper det likevel sopass mykje negativ støy ikring produkt og næring at eg trur klokka no er eitt minutt på tolv for det som er att av norsk selfangst. Og det passar byråkratane i Grublegeta fin fint, samt dei likesinna i UD som talar med minst to tunger. Fakta er at våre politikarar har bestemt at selfangstnæringa SKAL styrkast. Dette har kome fram i to tydelege Stortingsmeldingar om emnet. Problemet er at når dette skal tyggast av byråkratane vert det omtolka, forvridd og øydelagt. Og endå verre, det er brot på det politiske og parlamentariske system og truleg ulovleg. Om ein kan nytte uttrykket i denne samanhengen.

Eg meiner framleis at selfangst er ein uslepen diamant. Ein selkropp inneheld store mengder heilt spesielle enzym, feittsyrer og ein type jern som menneskekroppen lett tek opp.

Langt betre enn dei jernpreperata som vert kjøpt i dag, dei er elles framstilte av okseblod. Om det er av interesse. Elles vil eg tru at den tida då sjølve pelsen er det sentrale, er forbi. Selskinn lir i sterk konkurranse med mink og liknande og det er langt billegare å kjøpe nokre bur enn å utruste ei skute, difor MÅ det utviklast andre og lønsame produkt frå sel dersom næringa skal ha ei muligheit. Polargodt a/s har utvikla nokre av desse produkta, i all hovudsak til kjæledyrmarknaden. Tida framover vil vise.

Og medan eg sit her å tastar får eg noko so fint som eit e – brev, frå ei av skutene. Dei er nett komne i is og der er plenty fangst. Men kva hjelp det? Ormebolet av forskarar i Tromsø har forleida myndigheitene til å tru at det kanskje ikkje er so mykje dyr likevel..(!) Ein snakkar om bestillingsverk! Dei har sjølv sagt eit vanvittigt behov for midlar til all ”forskninga” si på sel og kva kan passe betre for byråkratiet enn å ”bytte” til seg slik info og legge det fram for Det Internasjonale Rådet for havforskning i København. Dei har møte i november kvart år og der vert fangstkvotene bestemte. Dette er altso kva denne næringa har å stri med, blant anna. Og då har eg ikkje nemt eit ord om veret..

Tjørnvåg, april 09

Arnfinn John Klungsøyr Karlsen

Herkules.

Av Knut Andreas Bratlid

Herkules var bygd i tre ved Knut Skaalurens skipsbyggeri i Rosendal i 1908. Båten var 73,6 fot lang, 19,6 fot bred og 8,6 fot dyp, 63,42 bruttotonn og 27,31 nettotonn, motoren en 16 hk. Alpha.

Herkules var bestilt av Knut Leonard Olsen for AS Elf Oslo, reder S.Th.Sverre.
(Knut Leonard Olsen var min bestefar).

Kom til bake fra sin første tur 24. august 1908, fra Øst Grønland 3. september 1909. Grønland 27. Juli 1910, fra Vest Grønland 13. august 1911. 4. mai 1912 kom Herkules tilbake fra Vesterisen med 900 dyr og bøyd propellaksling. Så snart skaden vart retta skulle skuta tilbake til isen, men sånn vart det ikke. Russlands innernriksministerium tok insinativet til å organisere en ekspedisjon til Svalbard, for blant annet å undersøke kull forekomstene. Polargeologen Vladimir Rusanov ble utpekt som ekspedisjonens leder, Aleksander Kutsjin som nestleder og skipets kaptein. De såg på tre forskjellige båter i Norge. Herkules var til salgs i Ålesund.

Rederiet AS Elf besluttet å bestille ny skute. Herkules 2 blei bestilt hos Gravdals skipsbyggeri, Oppsanger i 1913. Den 17. mai 1912 var kjøpekontrakten med Russland underskrevet, og Herkules ble levert i Trondheim til avtalt tid. Norsk mannskap seilte Herkules fra Trondheim til Aleksandrovsk, der det Russiske mannskapet overtok.

Aleksander Kutsjin forlovet seg 10. desember 1911 med Aslaug Paulsen. Etter Sydpolturen med FRAM som oseanograf, jobbet han på Havforsknings instituttet med å analysere prøvene fra FRAM.

Den 9. juli 1912 kl. 21.00 seilte Herkules ut fra Jakaterina havnen. Kapteinen stod til rors. (60 år etter avreisen fant man en beskrivelse om starten av turen). Første stopp var Vest Spitsbergen, for blant annet å undersøke kullforekomstene og annektere land for den Russiske stat.

I slutten av August 1912 kom 3 mann tilbake fra Svalbard, Geologen Samojlovitsj, Sologen Svatosj og Båtsmannen fra Herkules Aleksander Popov som var syk. 15. August startet Herkules fra Svalbard på ekspedisjonen som skulle gå rundt Kap Zejanija, nord spissen av Novaja Zemlja og videre austover inn i Kara havet og Sibir, 10 mann og 1 kvinne.

Det var ingen nyheter om Herkules før 6. oktober 1912, da Kapteinen på "Droning Olga Konstantinova" sendte et telegram fra Fangststasjonen Matotskin Sjar. Telegrammet var en melding fra Herkules: Sør for øya Nadesja omringet av is. Vi tar hydrografiske målinger. En storm fører oss sør om Matotsjkin Sjar. Går mot nordvestre spiss av Novaja Zemlja, der fra østover. Hvis skuta går ned drar jeg til den nærmeste øyen på veien Ujdinenija Nysibir Wrangel. Forråd for ett år. Alle friske.

Siden hørte en ikke mer fra ekspedisjonen, men i 1934 var det på vest kysten av Tajmyr oppdaget ei tresøyle med navnet HERKULES 1913. Først i 1913 bevilget den russiske regjering penger, men de gav Norge oppdraget å lete etter den forsvunne ekspedisjonen. Norge kjøpte den tremastede barken "ECLIPSE" og valgte ut mannskap. Takket være Nansens medvirkning sa den seksti år gamle Otto Sverdrup seg villig til å lede ekspedisjonen. Sommeren 1914 seilte "ECLIPSE" langs vestkysten Tajmyr. Isforholdene viste seg å være svært ugunstige, "ECLIPSE" frøs inne og måtte overvintre.

Dr. Trsjemesskijs var representant for de Russiske maritime myndigheter, skriver i sin rapport, normennene gjorde alt de kunne, men is og tåke hindret stadig letningsarbeide.

6. mars 1915 avgjorde Ministerrådet at man skulle regne ekspedisjons medlemmene som omkommet og at letearbeide skulle innstilles. Sommeren 1934 var den hydrografiske båten "STALINET" i virksomhet ved vestkysten av Tajmyr 9. september gikk Topografen M.I.T synganjuk og to andre i land på en navnløs øy blant Minin Skjærene. De fant der spor etter mennesker på en landtunge bestående av sand og grus. Sporene ble funnet blant drivveden, morkne biter av kler, en ryggsekk, patroner, et Kodak fotografi apparat, en klokke med innskriften "POPOV" og andre gjenstander. De fant også dokumenter tilhørende to matroser. Først etter at Tsynganjuk hadde fortalt dette, kunne topografen A.I. Gusev melde om lignende funn. Da hann en måned i forveien hadde gått i land på en øy i Mohnarkipelaget hadde funnet en stolpe som raget 2-2,5 meter over en varde. Ved stolpen lå en gammel slede og sinklokket av en patronboks.

På stolpen stod det HERKULES 1913. De fant ingen dokumenter. Meldingen ble slått stort opp i pressen om Rusanovs ekspedisjonen som omkom i 1912 i Karahavet. Øya der støtta stod på ble døpt Herkulesøya. Etterforskningen fortsetter, i over 80 år har ekspedisjonens skjebne blitt diskutert i aviser og tidsskrifter. Det merkelige er at tydlige spor etter ekspedisjonen bare er funnet på vestkysten Tajmyr. Gjenstander som har tilhørt ekspedisjonsmedlemmene ble funnet i 1921 på en navnløs odde ved Mikhailov halvøya, nåværende KAPP RUSANOV-TSEV. Det har vært mange teorier om ekspedisjonens skjebne, det meste har vært teorier uten fakta.

I 1938 ble HERKULES stolpen fraktet til muset for ARKTIS og ANTARKTIS i LENINGRAD.

Ett minnesmerke ble satt opp på HERKULES ØYA. I 1934 fant topografen M. Tsyganjuk spor etter Rusanovs på ett av Mininskjærene om lag 100 km. Sørvest for HERKULES ØYA. I 1974, førti år etter de første funnene greide de å finne den tredje leirplassen til deltagerne i RUSANOV ekspedisjonen.

Etterforskning.

I etterforskningen etter den forsvunne ekspedisjonen er det samlet inn en mengde materiale «bevis». Tre leir plasser og omtrent 400 forskjellige gjenstander. Gjenstandene er trolig grundig analysert (men jeg kjenner ikke resultatet). Forfatterne Sjparo og Sjumilov har prøvd å rekonstruere det som hendte i 1912 -1913.

En regner med at isforholdene i Karahavet var ugunstige i 1912. I august og september var faktisk den sørlige delen av Karahavet dekket av is, og en del båter klarte ikke å komme igjennom sundene i Ugorskijsjar og Karastretet. Det tyder på at den nordlige delen av havet var isfritt. I dag er dette et velkjent fenomen innenfor oseanologien.

Det er tvil om Herkules klarte å komme seg ut i Karahavet. Det er trolig at båten i andre halvdel av September har gått langsomt langs iskanten mot sørøst, og har frosset fullstendig fast. Etter det Arktiske og Antarktiske Forskningsinstitut, vart den østlige delen av Karahavet islagt før en vanlig i 1912, i nærheten av Kapp Tsjeljuskin 20. september (normalt 28 september) og i nærheten av Dicksonøya 25. september (normalt 20. oktober).

Etter mangeårige undersøkelser kan en med ganske stor sikkerhet, at i Tajmyrs kystområde og på de tilstøtende øyene ikke er funnet spor etter noen overvintring. Det står da igjen å tro at Herkules er blitt tvunget til å overvintre på den landfaste isen, ett eller annet sted i område rundt Mohnøyene.

Det er sannsynlig at Rusanov og hans folk våren 1913 har tatt en kort sledetur og besøkt Herkulesøya. En sitter igjen med et inntrykk av at de har kommet til øya med båten, men ikke forlatt den. Det ser ut til at båten verken i juli eller august har kommet seg ut av isen. Dette må i så fall ha skjedd i løpet av et kort tidsrom i september. I følge oppgaver var 1913 ett isrikt år. Otto Sverdrup oppga at han møtte uvanlig sterk landfast is ved Tajmyr. Det er tydelig at den landfaste isen overhode ikke gikk opp året før, da Herkules kom i vansker. Således kunne Herkules som overvintret i nærheten av Mohnøyene komme seg ut av isfangenskapet bare i september. Med sin svake motor og under forhold med begynnende isdannelse er det lite sannsynlig at den kom særlig langt. Håpet om å komme seg fri har sannsynlig rast sammen allerede i august.

En antar at Rusanov i august-september 1913 har besluttet å forlate Herkules og prøve å ta seg fram til folk med sledene og fangstbåten. Det nærmeste punktet på fastlandet var Kapp Sterlegov, her fant Lars Jakobsen de eiendommelige sledene i 1921. Han skrev: Sledene har følgende særpregede kjennetegn, som gjør de fullstendig ulike de Samojediske. Tverrstykkene er festet med tynn ståltråd, mellom tverrstykkene er det satt opp bøyde kobberrør som tener som støtter og skal hindre sleden i å vakle, av samme type kobberrør er det en bøyde som er festet til meiene som er beslått med tynne jernbånd. I 1934 ble sledene funnet for annen gang av folk fra Polarstasjonen Kapp Sterlikov som over vintret her. Sjefen på stasjonen K.M. Svantsev beskriver dem på følgende måte: Det er funnet etterlatte ødelagte sleder som sannsynlig er laget om bord på ett eller annet skip da de er satt sammen av kobberrør fra ett skip. Arbeidet er solid utført og beregnet på en lang reise.

Etter å ha kommet fram til fastlandet i nærheten av Kapp Sterlegov, er det tydelig at Rusanov og hans folk har besluttet å etterlate sledene som de ikke hadde mer bruk for. De brukte sledene over den landfaste isen, Rustanov og hans folk brukte fangstbåten videre. Det

er ingen tvil om at de kom fram til Kapp M. fra sjøen, dette vitner leirplassens beliggenhet om. Men hvorfor har de vendt om nesten i østlig retning etter å ha gått vestover og rundet Mikhajlovhalvøya? Leirplassen på Kapp M har trolig vært et helt vanlig overnattingssted. Sakene som er etterlatt her forbauser ikke. Analysene av funnene på Popov-Tsjukhtsjin øya der dukker det opp en mengde spørsmål. Her er det dokumenter og eiendeler til matrosene V.Popov og A.Tsjukhtsjin: En knapp til en umiforsjakke fra Polyteknisk Høyskole i Petersburg, der mekanikeren på Herkules hadde studert. Her er videre ett anker fra skulderklaffen til Aleksandr Kutsjin, en flakong med medisin, en dame mansjettknapp til en skjortekrave, en fransk mynt og en fransk knapp et barometer -altimeter, et Kodak fotoapparat og rester etter manuskript med ordene V.A.Rusanov angående en nordlig rute over Sibirhavet.

Det er ingen tvil om at dette har til hørt V.A.Rusanov. Hva hendte på øya? Direkte bevis for at folk har omkommet på Popov-Tsjukhtsjin øya er det ikke. En kan bare gjette seg til at V.A.Rusanov, V.G.Popov og A.S. Tsjukhtsjin omkom på eller i nærheten av øya. Regner en med skipsrestene som er funnet i Glubokijsundet stammer fra Herkules blir bildet enda mer forvirret.

V.A.Troitskij er nesten overbevist om at Herkules forliste ved Pestsovyj øya. Han skriver: Det er naturlig at Herkules har gått midt i sundet. Den kan ha støtt på sandbanken og har begynt å synke, og så har de styrt inn mot den nærmests fastlands bredden som viste seg å være Pestsovyj øya. Det kan virke logisk, det ligger en undervannssandbanke tvers over for Kapp Flagg (ulykkesneset). En antar at Herkules i 1913 har kommet seg fri fra isfangetskapet og har gått under akkurat her i Glubokijsundet. Finnes det noen sammenheng mellom dette funnet og de foregående?

Det synes ikke å være tvil om at folkene har vært både på Popov-Tsjukhtsjin-øya og ved Mikhajlovhalvøya etter at de forlot Herkules. Det er lite trolig at Herkules har kommet til Popov-Tsjukhtsjin-øya bare for at Rusanov og hans folk gikk i land for å legge fra seg sakene som er funnet der. Det er absurd å tro at Herkules har gått under i Glubokijsundet og at Rusanov og hans folk deretter har gått østover mot Popov-Tsjukhtsjin-øya. De burde ha gått retning vest. Det var bare ved Pjasin de kunne ha håp om å møte folk. Er etterforskningen dermed kommet inn i en blindgate?

I følge Conan Doble: Den beste måten å komme til bunns i en sak på er å legge alle omstendighetene fram for utenforstående. Der for har forfatterne funnet det nødvendig å fortelle leserne alle omstendighetene omkring etterforskningen etter den forsvunne ekspedisjonen og deler sin tvil med dem. Letingen fortsetter, etterforskningen er enda ikke avsluttet i 1975.

Det er det jeg har av opplysninger, håper å finne mer.

Kilder: Tre arktiske mysterier.

En russisk sjømann på Fram.

Forfattere: Dmitrij Sjparo.

Aleksandr Sjumilov.

Borgestad 21 februar 2009, Knut Andreas Bratli

Biografi om Miss Louise A. Boyd

Av Magnus Sefland

Miss Louise Arner Boyd

Miss Louise Arner Boyd (1887-1972) vart fødd i San Rafael ved San Francisco i California, USA. Ho hadde to brør, men dei var sjuklege og fall frå i ung alder. Louise vart dermed einearving til ei stor formue og foreldra sin herskapelege eigedom i San Rafael.

Miss Louise Boyd stifta ikkje eigen familie. Ho brukte si tid og sin store handlefridom – både familiemessig og økonomisk – til å dyrke ei heilt særeiga interesse. Som ung var ho med eit turistskip på eit feriecruise til Svalbard. Der vart ho heilt bergteka av den arktiske naturen si prakt. Det førte med seg at ho brukte store deler av tida si og formua si til private forskingsferder i Arktis. Seks ferder vart gjort med norske fartøy – to ferder med lastebåten *Hobby* av Tromsø og fire ferder med ishavsskuta *Veslekari* av Vartdal/Ålesund.



Miss Louise Arner Boyd

Miss Boyd sjølv var ikke utdanna forskar. Men ho var ein dugande fotograf og organisator, og ho hadde midlar til å leige med seg på ekspedisjonane utdanna fagfolk i dei viktigaste fagdisiplinane som var aktuelle i Arktis. I 1926 og 1928 gjorde Miss Boyd sine to ferder med *Hobby* til Svalbard og Frans Josef Land. Ekspedisjonen i 1928 gjekk ikkje heilt som planlagt. Då Roald Amundsen kom vekk med Latham-flyet, gjekk *Hobby* inn i leitinga saman med blant andre *Veslekari*, som Miss Boyd skulle få mykje å gjere med nokre år seinare.

Miss Boyd gjorde fire ferder på 1930-talet med *Veslekari*. Skuta vart utrusta i Ålesund, og ferdene gjekk i hovudsak til Grønlandshavet og Aust-Grønland. På den første ferda, i 1931, var Paul Lillenes frå Tjørnvåg skipper. På dei tre andre, i 1933, 1937 og 1938, var Johan Olsen frå Ålesund skipper. Peder A. Strand frå Volda var maskinist på alle fire Boyd-ekspedisjonane med *Veslekari*. På ekspedisjonen i 1931 var *Veslekari* første fartøy som besøkte Myggbukta etter at Hallvard Devold og hans folk hadde heist flagg og okkupert Nordaust-Grønland for Norge. På dei seinare ekspedisjonane var *Veslekari* utstyrt med ekkolodd. Ekspedisjonen i 1938 oppdaga ein banke, nærmast ein undersjøisk fjelltopp, nokolunde midt mellom Jan Mayen og Bjørnøya. Banken fekk namnet Louise A. Boyd-banken.

Under andre verdskrig gjorde Miss Boyd teneste som rådgjevar for det amerikanske militæret. Ho deltok også i ein amerikansk ekspedisjon til områda rundt den magnetiske nordpol. Miss Boyd gav ut to bøker om Grønland-ekspedisjonane sine. Den første kom ut i 1935 og gjaldt ekspedisjonane i 1931 og 1933. Den andre gjaldt ekspedisjonane i 1937 og 1938. Den siste boka kom ut først i 1948. Det amerikanske militæret tillet ikkje offentliggjerjing av forskingsresultat som kunne gi aksemaktene fordelar i krigføringa.

Dr Joanna Kafarowski

Miss Louise Boyd og hennar bakgrunn bar med seg nokre trekk som gjorde henne utypisk i den bransjen ho kom til å gjere si livsgjerning: Ugift, rik kvinne, med aristokratisk bakgrunn, i forskingsverksemd i eit mannsdominert miljø om bord i ei heller ukomfortabel ishavsskute i eit ugjestmildt arktisk klima. Det er litt rart at ingen har funne Miss Louise Boyd verd ein omfattande biografi før nå. Men nå har den kanadiske forskaren dr Joanna Kafarowski gått laus på akkurat den oppgåva.



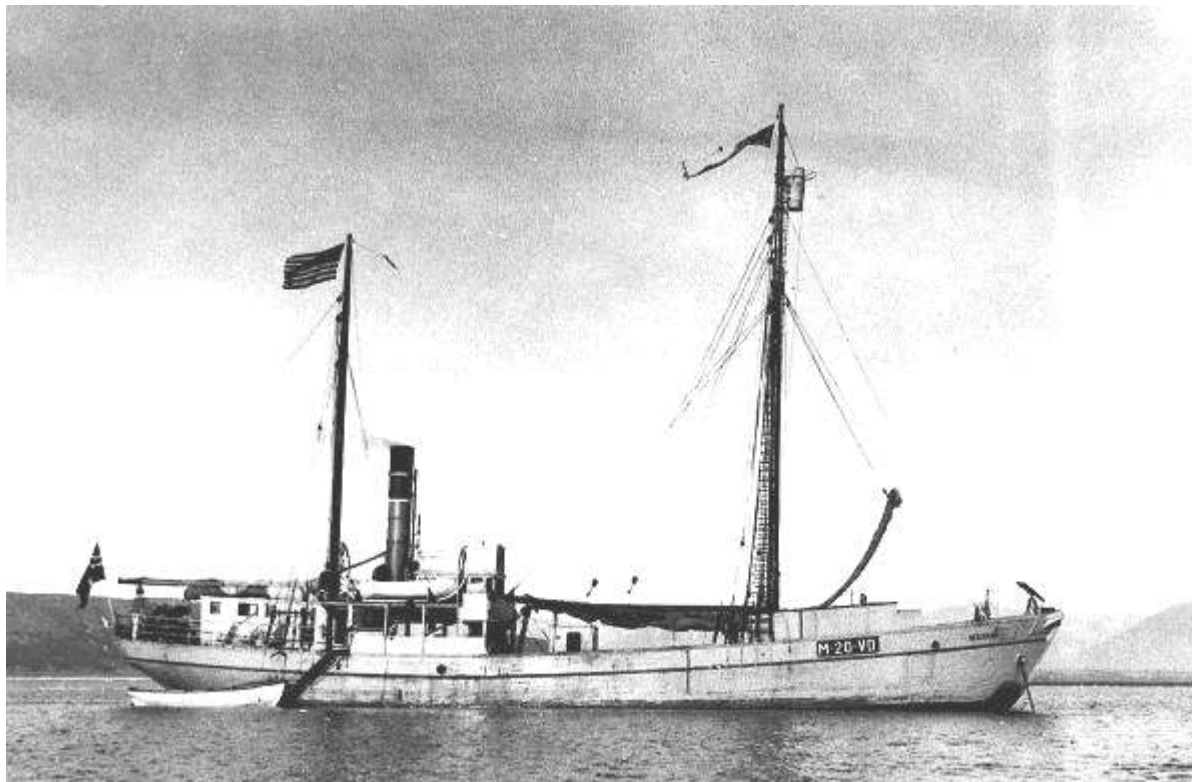
Dr Joanna Kafarowski

Dr Joanna Kafarowski er i førtiåra. Ho vart fødd i Canada av engelske og polske foreldre. Ho er gift og har to born i tenåra. Familien bur i ein fiskarlandsby på Baja California på den meksikanske stillehavskysten. Men dr Kafarowski er knytt til universitetet i den kanadiske delstaten Alberta som forskar. Ho er utdanna i geografi og har doktorgrad i studium av miljø og naturressursar. Ho har delteke i ei rekkje prosjekt og har skrive ei rekkje artiklar i vitskapelege tidsskrift. Dette året skal ho gje ut ei bok med tittelen *'Gender, Culture and Northern Fisheries'* (Kjønn, kultur og nordlege fiskeri). Dr Kafarowski var gjennom ein periode på fire år kanadisk representant i det internasjonale prosjektet *'Gender, Decision-making and Natural resources'* (Kjønn, avgjerdsrett og naturressursar), der det var med representantar frå Norge, Island, Sverige, Færøyane og Finland. I samband med prosjektet besøkte ho Norge - hovudsakleg Nord-Norge - tre gonger.

Dr Kafarowski si forskarverksemd medfører mykje reising. Ho bur på vestkysten av Mexico, er knytt til universitetet i Alberta (Edmonton) i Canada og har sitt kanskje viktigaste interesseområde hos inuitane, naturleg nok mest i det arktiske Canada. Nettsøk fortel at ho blant anna har halde foredrag i Frobisher Bay på Baffin Land – der *Polarbjørn* av Brandal var på fraktoppdrag under bygginga av flyplass under andre verdskrig. Elles reiser ho, som forskarar gjerne gjer, til kongressar og symposium mange stader. Nyleg har ho vore i Chicago og arbeidd med arkivmateriale etter ein av vitskapsfolka som var med på 1933-ekspedisjonen med *Veslekari*. Ho har også nyleg vore på Newfoundland. Der deltok ho i eit symposium om kaptein Robert A. Bartlett på skonnerten *Effie M. Morrissey*. Det var dette fartøyet og denne skipperen Miss Boyd nytta seg av på den arktiske ekspedisjonen i 1941. (Dette fartøyet, med same skipper, var akkurat ti år tidlegare på ekspedisjon til Nordaust-Grønland. Skonnerten gjekk seg då på eit rev ved Kap Krogness. *Polarbjørn*, med skipper Kristoffer Marø, styrmann Vebjørn Landmark og islos Jens Øien, - på skuta sin første ekspedisjon for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser – kom til og drog den amerikanske skonnerten av grunnen).

Så langt eg har forstått er dr Kafarowski ekstra interessert i spørsmål om kjønnsroller og likestilling hos urfolk i arktiske strøk. Med kjønnsroller, likestilling og arktiske forhold som interessefelt er det ikkje unaturleg at Kafarowski også har fatta interesse for nettopp Miss Boyd og hennar liv og virke. Men Kafarowski sjølv er ingen snever teoretikar. For seks år sidan var ho, mannen hennar og dei to borna deira på sju og elleve år eit heilt år på reisefot

gjennom Mexico og det meste av det øvrige Sentral-Amerika. I 2006 deltok Kafarowski i 'The Last Degree Expedition to the North Pole' – ein ekspedisjon til Nordpolen. Spørsmåla frå Kafarowski har reist fleire interessante problemstillingar: Blant andre korleis den aristokratiske Miss Boyd fungerte i samarbeid med garva ishavsgastar i mannskapa på *Hobby* og *Veslekari* og sterke personlegdomar som skipperane Paul Lillenes og Johan Olsen. Kafarowski peikar på Miss Boyd sin nære kontakt med ei rekkje framstående amerikanske offiserar. Like eins peikar ho på at Boyd og hennar ekspedisjonar var på plass ved Nordaust-Grønland akkurat i dei mest avgjerande åra i konflikten om Aust-Grønland: Først umiddelbart etter flaggheisinga og okkupasjonen i 1931, deretter kort tid etter dommen i Haag-domstolen i 1933. Kafarowski har reist spørsmål om Miss Boyd også hadde oppdrag for amerikanske styresmakter i samband med konflikten om råderett over Aust-Grønland. Vi er spent på om Kafarowski kan finne eit klart svar på spørsmålet.



Veslekari med det amerikanske flagget i toppen.

Etterlysing

Gjennom Norsk Polarinstitutt og eit par mellomledd fekk Ishavsmuseet spørsmål frå dr Joanna Kafarowski om Miss Boyd og hennar forhold til Ålesund, *Veslekari*, skipperane Paul Lillenes og Johan Olsen, styrmann Peder Eliassen, maskinist Peder A. Strand og ishavsreiar Elling Aarseth. Kafarowski viste seg også interessert i folkelivet som utfalda seg i Ålesund under utrustinga av *Veslekari* for ekspedisjonane.

Frå Ishavsmuseet si side har vi hjelpt til så godt vi har kunna. På vegne av museet har eg halde kontakten med dr Kafarowski via e-post gjennom lengre tid.

Dr Kafarowski er interessert i alle former for informasjon om Miss Louise Boyd, *Hobby*, *Veslekari* og mannskapa på skutene. Kafarowski er også interessert i å kome i kontakt med etterkomarar etter personar som var i mannskapa på skutene. Aller mest er Kafarowski interessert i å kome i kontakt med personar som sjølv opplevde Miss Boyd, til dømes under hennar opphald i Ålesund på 1930-talet.

På vegne av Kafarowski har Ishavsmuseet vore i kontakt med Knut Dankert Olsen i Oslo. Han er ein av sønene til skipper Johan Olsen og har minner om då Miss Boyd var heime hos

Olsen-familien i Steinvågvegen i Ålesund og spelte bridge i 1933. Ishavsmuseet har også vore i kontakt med Solveig Strand Ryste i Volda, dotter til maskinist Peder A. Strand. Solveig var med til Ålesund og besøkte far sin om bord i *Veslekari* i samband med ekspedisjonane. Solveig hugsar Miss Boyd frå slike besøk. Ho hugsar også at faren hadde med seg overskotsproviant heim etter at skuta var koma tilbake etter ekspedisjonane. Ishavsmuseet har også vore i kontakt med Ivar Ytreland, ålesundsgut som nå bur i Drøbak. Ivar har fortalt at den første iskrem han nokon gong smakte, fekk han av Miss Boyd. Nettopp sjenerøsiteten som Miss Boyd viste ålesundsborna i ei tid då mange hadde det trongt, har vorte langt på veg legendarisk.

I samband med arbeidet med biografien ønskjer dr Joanna Kafarowski kontakt med alle som måtte ha eitt eller anna å fortelje om Miss Boyd. Dei som har minner dei kan dele med forskaren, bør ta kontakt med Ishavsmuseet. Underskrivne vil formidle informasjon vidare til forskaren. Dr Kafarowski har også ymta om eit mogleg besøk til Norge i samband med arbeidet med biografien. I så fall vil det ikkje vere unaturleg med eit besøk til Ålesund og dei viktigaste ishavsbygdene på Sunnmøre. Men på det punktet er ikkje noko avklart ennå.

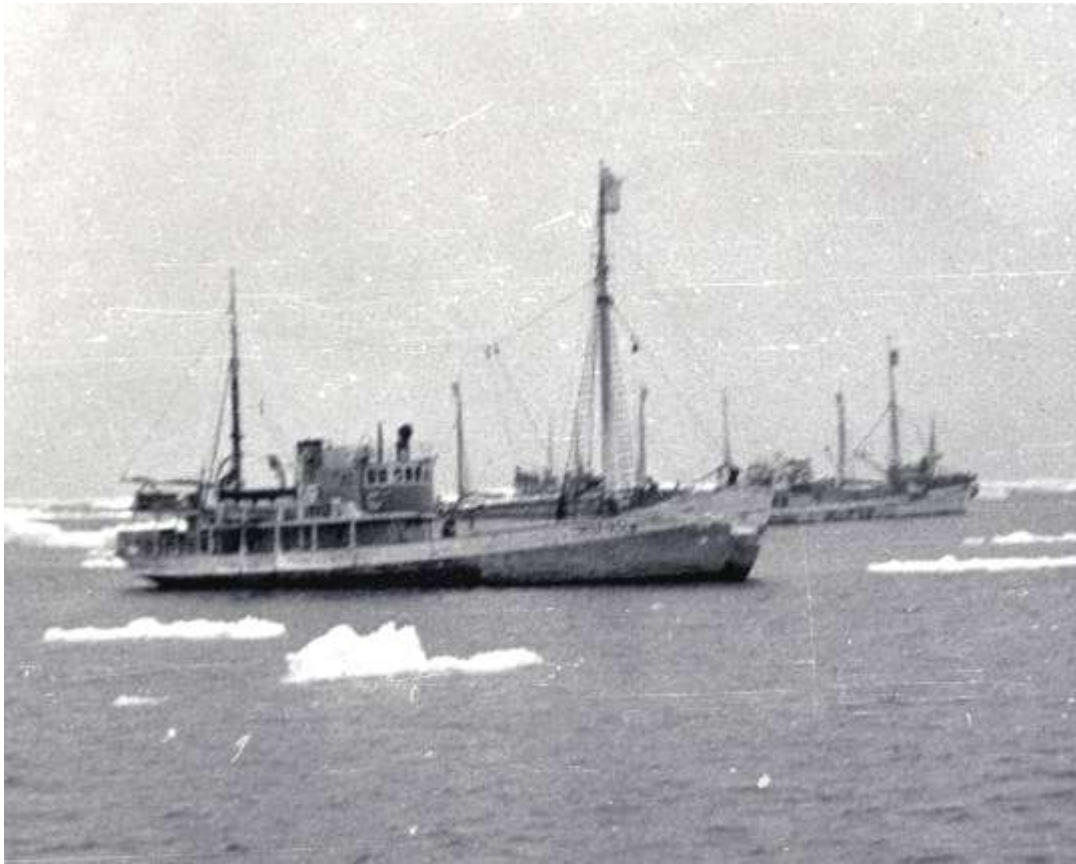
Min første fangsttur. (eit 70 års minne)

70 år ,er snart ein gamal mann!

Av Helge Ødegård.

Sytti år er gått sidan eg var nybegynnar som selfangar. Eg gjorde min første tur med ”Buskø” til Stretet sommaren 1939. Fekk prestehanda på meg og vart rekna for vaksen hausten 1938. Rett etter konfirmasjonen reiset eg til Borgund som dreng og var der eit halvår. Drengjobb var eit lavtlønnsyrke, det hadde også lav sosial status. For ein ungdom på Vartdal var sjøen og fiskeri draumen for dei fleste unggutar. Jentene hadde nesten ikkje valg, dei måtte ut å få seg teneste. Dei som var heldige kunne få seg plass som hushjelp, men dei fleste måtte ta seg teneste på ein gard. Eg skal ikkje her skrive om gode eller dårlege tenester. Men ikkje alle husbandsfolk hadde ”vit” med tenarane sine.

For meg laga det seg slik eg fekk ”rom” til Strete med ”Buskø”. Det var bror min, han Asbjørn, som snakka med ”Lars Hans (Hans Sætre), skipperen på ”Buskø”. Det var nok ikkje lett å få tak i mannskap til ein Strete-tur i 1939. Sommaren 1938 var turen til Stretet dårleg, trur dei fleste som var i Stretet det året måtte nøye seg med ”garantilotten”. Den tid var denne ”garantilotten” kr. 20 pr. veke. Vesteristuren 1939, som var hard og stormfull gav heller ikkje det store utbytte. På dei vanlege fiskebåtane var årsfortenesta sikrare enn på ishavsskutene. Det var nok slike ting som gjorde eg fekk rom på ”Buskø”. Han Asbjørn hadde vore om bord på ”Buskø”, og eit rom på ein fiskebåt gjekk litt i arv. Må vel sei vi i Ura høyrde til i Aarseth rederiet. På Vartdal var det slik nokre ”sokna” til Aarseth rederiet andre til Vartdal rederiet.



Buskø

Det var mykje kav og slit for ei mor å ruste ut ein son den første turen. Nesten alt måtte kome frå ”nyå”. Det var vottar, lestar, underklede, køyklær og mykje anna som måtte til. Bolster måtte syast av jutesekker og fyllast med halm. Det var ikkje madrassar i køyene den tid. Vi hadde også med kniv, skei, gaffel og krus. Der låg mykje arbeid og omtanke bak for eit kvinnfolk når ho skulle ruste ut ein av sine for ein tur. Men livet var slik for kvinnfolk i den tid, dei sleit frå tidleg morgon til seine kveld. Må nok legge til det var slitsamt å vere mannfolk også. Der var fleire gamlingar som gjekk med ein eller to stavar. Når eg tek ein kontroll i Vartdalssoga, ser eg nokre av dei eg kjende som gjekk slik. Det var ungdomar på knapt 70 år.

”Buskø” gjekk tidleg til Stretet det året. Trur nesten vi tok til å gjere klart før 17. mai. Skuta låg på Vartdal, så eg gjekk om bord der. Vi tok om bord litt utstyr der før vi gjekk til Ålesund. I Ålesund tok vi om bord fleire spekk tankar, dei var lagra på skjerva. Eling Aarseth hadde sjø og lagringsplass der. Skutene var vanleg ikkje ”fulltanka” til Vesterisen. Til stretet måtte ein derfor ta om bord fleire spekk tankar.

Turen til Stretet var ein kombinasjonstur. Fangst av klappmus var nok den viktigaste delen, håkjerring fiske var ”supplement”. Dei fleste Sunnmørsskutene var utrusta for fangst og håkjerringfiske når dei gjekk til Stretet. På dei sommarturane måtte ein også spekke av fangsten om bord, om ein skulle vere så heldig at det var full fangst.

Det tok tid å gjere ei skute klar for tur. Tankar skulle om bord, segla skulle på plass. Berre det med segla tok tid. Gamlekarane var nokså strikse når segla skule bendslast på plass. Ein unggut måtte tåle litt ”kjeft”, tonen var slik før krigen.

Dei som stod for slikt arbeid gav gjerne meir ris en ros. Eg sit igjen med det inntrykk at vi tok ingen skade av litt oppstramming av og til. Vi fekk lære på ein litt hard måte korleis arbeid skulle gjerast. Det var vel få som kom heilt grøne om bord i ei skute. Vi hadde lært å spleise tau og vi kunne vanlege knutar. Vil og tru dei fleste kunne kompasen før dei reiste ut. Far min tok meg eit kurs på den gamle båtkompasen til Ura- Hans. Det var ikkje så lett å lære: Nord til ost, eller syd ein kvart vest. Men kompasen gjekk i strekar den tid. Vi måtte kunne kompasen når skipper eller skyttar ropte ned frå tynna: ”Kor ligg du an no”? måtte svaret vere rett elles vart vi dømd nord og ned.

Det var ikkje berre spekk tankar og segl som skulle om bord. Det va ammunisjon, håkjerringsliner, linespel, kol til bunkers og proviant. Der er nok mange ting eg ikkje huskar i dag. Men når eg nemnar proviant, må eg fortelje om det vi kalla ”småproviant”. Vi heldt oss med pålegg sjølve. Det var nok litt etter som folk hadde råd til. Men vil tru dei fleste heldt seg til sirup, litt ost, og nokre få boksar med sild i olje. Denne ”småprovianten” lagra vi i skuffa under køya. Vart turen lang vart det ikkje mykje pålegg på brødiskivene. Men vi var nå stort sett ikkje så godt vant heller. Ei brødiskive med margarin gleid lett ned.

Det så-kalla garantifondet garanterte for ei personleg utrustning. Eg trur vi kunne handle for kr. 60,- på denne garantien. Då var oljeklær, arbeidskler og småproviant medrekna. Alt var billeg då før krigen, men likevel -- . Eg er ikkje sikker, men tobakken skulle vel også betalast av dei sekstikronene. Som alle forstår var der ikkje pengar til eit liv i luksus. Turane var så pass usikre at skipshandlarane ikkje likte å la folk ta ut meir til turen enn det garantifondet stod for. Personleg utrustning handla vi på Vartdal. Aarseth rederiet hadde kolonial og skipshandel rett ovanfor kaia den gangen. Eldrid Buset var butikkjente då. Ho visste omtrent kva vi hadde bruk for og kva vi hadde råd til. Eg fekk eit par treskostøvlar, oljeklær og ein sydvest. Nokre boksar med sirup og litt ost vart det nok også råd til. Men trur eg fekk over skride kvota med nokre få kroner. Det gjekk mesteparten av ein dag før alle hadde handla det dei skulle ha. Vi var ikkje så ”oppjaga” den tid, alt skulle ikkje skje på ”no time” som i dag.

Kola, (bunkra), gjorde vi Ålesund, vil tru det ved Møre Kullkran. ”Buskø” hadde ei dampmaskin, var den 140 hk. tru? Vi fylte alle spekk tankane og i lausfangst -rommet. I tillegg hadde vi også kol i sekker på dekk. Skuta var heilt nedlasta med kol då vi var klar til avgang. Vi skulle ha bunkers for ein lang tur. Vart klappmus -fangsten dårleg skulle vi forsette å fiske håkjerring så lenge vi hadde bunkers og proviant. Vi veit om skuter som måtte brenne spekk og bingmatrial siste kvartmilene før dei nådde norskekysten. For å ”stoppe turen” trøyte dei så lenge som råd var. Fekk dei motvind på turen heim vart dei fri for kol. Var dei rett uheldig fekk dei stilla når dei kom i under kysten og ikkje kunne bruke segla. Fri for kol, fri for mat, ligge der drivande nokre mil utanfor kysten, tenk deg sjølv situasjonen! Heldigvis var ikkje slik situasjonar vanleg, men det hende.

Eg skal fortelje litt om mannskapet på denne turen. Som eg har fortalt før var det ikkje lett å få fatt i vande folk til Stretetur i 1939.

Frå Vartdal va vi 3 fangstmenn som skulle vere med, det var: Edvin Sætre, Magne Sætre og Helge Ødegård frå Vartdal. Skipperen Hans Sætre var også frå Vartdal. Edvin Sætre vart sjuk, så han vart ikkje med. I hans stad kom Henry Røssnes, frå Hjørungavåg. Dei andre var:

Petter Alme også frå Hjørungavåg, Laurits Vågnes frå Langevåg, Sverre Tøsse frå Olsvika, Leif Olsvik, frå Olsvik, Halvard Vestad frå Romsdal og Viggo Mathisen, budde i Ålesund. I alt var vi 9 fangstmenn som låg i lugaren forut på "Buskø". I tillegg låg Fyrbøteren, Lars Tøsse der, så ti mann i alt. Det var tolv køyer i lugaren på "Buskø", så ingen måtte ligge i dobbelkøy. Men på sildefiske var der 14 fiskara og fyrbøtar i lugaren, så da var der nokre som måtte dele køy.

Akterut var det: Skipper Hans Sætre, 1 .skyttar Arnold Sandvik frå Tjørnvåg, 2. Skyttar Peder Åkre Budde i Tusvik, Maskinist Petter Overå frå Hjørungavåg, stuert Ola Tørlen (populært kalla Ball-Ola). Når eg sit her og skriv, huskar eg alle om bord. Eg huskar korleis dei fleste såg ut. Nokre har eg møtt seinare i livet, men ikkje alle. No er vel dei fleste, i alle fall mange, komne under torva. Ein fall overbord frå ei fraktskute og drukna, ein døydd for mordar hand for nokre år sidan. Når ein les slikt strøymmer minna fram.

Med eit mannskap på 9 var det vanleg å dele inn til to vakter på 4 mann, og ein som gjekk dagmann. Babord vakt var frå kl. 00- til 06 og frå kl. 12- til kl.18. Styrbord vakt frå kl. 06- til kl. 12, frå kl. 18- til kl. 24. Dagmannen gjekk frå kl. 06- til kl.18. Inndelinga var slik at alle skulle ha mint 12 timar pr.dag minimum, maksimum var så mykje vi orka og litt til.

Vi gjekk frå Ålesund tidleg på formiddag, fekk litt kuling og sjø då vi kom ut forbi Runde. Stuerten hadde potetball til middag. Eg fekk sjøverk, men flesk og potetball ville eg ikkje vere forutan. Eg tok maten med bak på halvdekk, og sat der og åt. Rett som det var måtte eg spy, men eg hadde i meg både flesket og ballen. 30 år seinare arbeidde eg i lag med han som var maskinist på "Buskø" den turen. Han kosa seg over den sena då eg åt potetball og spydde om ein annan. Matlysta var god den gangen, det hadde ikkje gått med meg i dag.

Turen til Island gjekk greit, vi hadde litt kuling og litt sjø. Sjøverken gav seg litt etter kvart, og vi kom fort inn i rutinar. Vi spleisa litt liner, laga åreband, og tollepinnar. Vi skulle også spleise oss "dragartau" og ha alt klart før fangstinga tok til.

Vil nok tru vi brukte 3 døgn til Langenes. Enno huskar eg Melrakkarsletta og andre stadnamn på nordkysten av Island. Vi hadde med post til dei fiskebåtane frå Vartdal som dreiv torskefiske ved Island på denne tida av året. Komne forbi Langenes fekk vi radioforbindelse med torskebåtane som dreiv fiske vest for Island på denne tida av året. Vi høyrde dei båtane snakka seg imellom om kva båt som skulle hente posten hjå oss og fordele til dei andre. Det vart "Norholmen" som skulle møte oss, og møtestad vart avtalt. Vi skulle møtast på Grimsøyflaket. Dei skutene som skulle i Stretet stoppa gjerne der for å fiske matfisk før dei gjekk til Stretet. Det vart ikkje så mykje fising på oss. "Nordholmen" kom, og dei fekk posten og kasta om bord til oss nokre torskar som takk for brydderiet. Eg huskar der låg nokre "Ferøysmakker" på Grimøyflaket. Dei låg der med juksa og fiska torsk heile sumaren. Det måtte vere eit hardt liv å ligge ute i storm og stille mange månader på tur. Då i 1939 var torskefiske ved Island på retur, men fiskeprisane var nok litt betre enn åra før.

Ferdig med posten og fått om bord fersk fisk hivde vi opp ankeret og drog vidare langs kysten til Cap Nord. Der vart kursen sett vest mot Grønland. Det tok vel omtrent eit døgn å gå så langt at vi var der skipperen ville forsøke fiske etter håkjerring. Eg huskar vi dreiv å lodda oss fram, og tilpassa oss djupn og botnforhold. På den tid hadde vi ikkje ekkolodd. Det var det dei kalla djypvannslodd vi brukte. Dette blyloddet var tungt, og det hadde ei utholing i enden. Denne utholingen fylte vi med talg, Når loddet kom på dekk såg vi kva slags botn vi hadde. Sand i talga, det var sandbotn, leire fortalte om leirbotn. Skipperen kjende igjen

fiskeplassane når loddet fortalte om passe botn på passe djup. Det var tungvint med alle loddskudda, fleire hundrede famner med loddline som måtte kveilast for kvart ”skudd”. Men dette å kveile var også noko vi måtte kunne. Skipperen fann ein plass han trudde på, og fiske tok til. Klargjering til fiske hadde vi gjort den tid vi dreiv og lodda for å finne fiskebanken.

Eg huskar vi hadde forsømt å få om bord overdelen til linespelet. Det var litt av ein tabbe, men vi drog linene på ”nokken” av spelet og det gjekk stort sett bra. Vi kom i godt håkjeringsfiske. Før vi tok til med selfangst hadde vi 185 fat med håkjerringstran. Fiske etter håkjerring slik vi dreiv det i Stretet var eit fint fiskeri. Vi hadde berre ein linestubb i sjøen. På torskefiske har ein gjerne 2 og 3 stubbar i sjøen samtidig. Så snart ein stubb er dregen, blir den kasta igjen, og slik går det nesten døgnet rundt. Mens vi hadde ein stubb i sjøen, vart det høve til litt søvn. Ein av mannskipet hadde bøyevakt den tid lina var i sjøen. Vanleg gjekk vi vakt ein time og så purra vi den neste til tørn. Det hende han som skulle ha neste tørn sov tungt, det var ein som måtte ha litt vatn i fjeset før vi fekk han vaken.

Vi spretta håkjerringa og tok levra.



Vi brukte som oftast 12 liner i stubben, og linene måtte stå nokre timar. Ei håkjerring kan bli stor. Den kan bli 8 meter lang. Vi tok berre levra, men vi kunne få fleire stampar lever av dei største fiskane. Vi hivde fiskane inn på dekk og sprette eit langt kutt slik innmat og lever kom ut. Når vi hadde skore levra laus, vart håkjerringa heven over bord med vinsjen. Maken til seigлива fisk! Det kunne symje fem-seks fiskar ved skutesida. Ein kunne nesten tru at det å miste all innmaten ikkje betydde nokon ting. Vi tok nokre få håkjerringar til agn. Vi huka først eit stort stykke med håkjerringkjøt på angelen, utanpå det hadde vi eit lite spekkstykke. Dette spekkstykket skulle visstnok vere ekstra lokkemat. Håkjerringa har skarpe tenner, den er ein haifisk. Vanleg tau til kjensler held ikkje, nei, kjetting måtte til. Vi brukte ca ein meter med med kjetting til angelen og so mange meter meg grovt linetau.

Til slik stor fisk måtte vi bruke svære angler. Fiske etter håkjerring er spesielt og derfor også spesielt reiskap.

2.skyttaren hadde jobben med å dampe levra til tran. Den tida brukte vi store tre-kar som dampekar. Eg vil nok tru det vart litt svinn i dei dampekara.

Eg skreiv vi hadde fine dagar på dette fiskeriet. Men det var nok ikkje berre å egne og drage liner. Vi måtte også gjere klar tankar. Spekktankane var fulle av kol, kola måtte opp og tankane reingjerast. All kola som var på spekktankane måtte vi hale opp med handemakt, to mann i tanken og ein mann å hale. Ein eller to mann drog kola på plass i stampar. Var det plass i maskinbaksen, tømde vi kola der. Men ofte måtte vi lage ein binge på dekk for å få tømme ein tank. Det med all kola var eit slit. På denne turen hadde vi godt fiske tidleg i turen, så forbruk av kol hadde nok vore forholdsvis lite. Under fiske var det vel ikkje ofte maskina gjekk for fullt. Halv fart under setting, og sakte fart og stopp ved draging av linene.

Eg trur eg må fortelgje litt meir om ”kolinga”, som vi sa. Tankane var trimma heilt fulle. Når vi skulle ”sprette” ein tank, var det å gå i byssa å låne bysseskufla. Den brukte vi til å begynne med. Vi låg på kne på dekk og grov med den skufla. Det vi fekk i skufla, tømde vi i ein stamp. Vi var glade når vi kom så langt at vi kunne få ein mann ned på tanken. Eg var nok den som var minst i rommål, og eg gjekk dagmann. Huskar eg var den første som vart send ned på dei fleste tankane. Når vi så hadde fått nok plass, kom der ein mann til. Nå kunne vi kome til med vanlege spisskufles. Vi moka i ei pøs, og ein mann drog den fulle pøsa opp og sende ei tom ned att. Eg veit ikkje kor mange tonn vi hadde på kvar tank, ikkje alle tankar var like store. Sidetankane var mindre enn midtskipstanken. Men trur nok der var mellom 8 og 10 tonn i kvar tank. Alle kan tenkje seg kva arbeid det var å tømme ein tank for kol, og etterpå gjere den rein. Vi hadde 12 spekktankar om bord, så det var mykje arbeid i den ”kolinga”! Du kor mykje mindre arbeid det vart for fangstfolk då skutene fekk motor!---

Vi låg etter håkjerring til det vart tid for selfangst. Klappmusa har hårfelling i Stretet og ligg då mykje på isen i små flokkar. I første tida av hårfellinga er klappmusa svært feit, den magrast etter som tida går. Under hårfellinga tærer den på feittet den har lagt seg opp før. Så det galt å få fangst tidleg, mykje spekk betydde bra lott.

Eg kan ikkje huske datoen for avbrot av fiske og overgang til fangsting. Men eg huskar godt første dagen vi var i isen. Vi gjekk saman med ”Veslemari”. Skipperen på ”Veslemari”, Oskar Garnes, og vår skipper hadde tidlegare vore lenge ilag på fangstskuter. ”Veslemari” hadde motor. Eg huskar dei hadde eit tomt oljefat på skorsteinen. Oljefatet var meint som støydempar. Det var utteke opning i akterkant, så lyden av motoren ikkje skulle skreme. Frå tynna hadde dei sett litt ”fangst” i tett is langt inne, så vi starta å ”baue”. ”Veslemari” gjekk først, og vi kom etter i råka. Men då vi hadde halde på ei tid, måtte ”Buskøy” gå først. Vil tru isen blei for tung for ”Veslemari”.

Den turen i isen, inn mot fangsten, står enno i minnet. Det var vel det i moderne språk kallar ”drømmeforhold”. Vi hadde solskin, tung og tett is, fjella blå og kvite i vest. Den som har hatt slike dagar på kysten av Aust-Grønland gløymer det ikkje! Dei høge, mektige fjella bada i solskin, og sol over is og skute. I tillegg var det også spaninga om fangst. Vi som ikkje hadde vore med på fangsting før, var naturlegvis voldsomt spent.

Vi kom fram til nokre få dyr før vi kom inn til plassen der hovedmengda låg. Då gjekk ”Veslemari” først, men Sætre (vår skipper) ropte til Garnes og spurde om vi kunne få dei dyra, for han hadde så få vande fangstfolk. Garnes sa seg villeg til å overlate oss nokre dyr. Vi tok om bord dei dyra det lukkast skyttarane å få livet av. Vi nybegynnarane fekk så eit lynkurs i flåing. Det var store tunge dyr. Dei fleste av mannskapet var ung-gutar. Det var ikkje lett å få snu slike tunge dyr over på ryggen. Vi måtte som oftast vere to stykker for å få det til. Flåing var også tungt. Spekklaget på skinna var svært tjukt, så flåinga tok tid. Eg kan

tenkje meg at skipperen såg litt mørkt på utsikt til full fangst. Vi kunne ikkje konkurrere med dei som hadde vaksne røynde fangstfolk.

Då vi hadde fått om bord dei få dyra vi skulle bruke under opplæring, fortsette skutene inn mot fangsten. Isen vart berre tyngre og tettare, og til sist greidde vi ikkje koma lenger. Men enno var det eit godt stykke inn dit klappmusa låg på isen. Det enda med at skyttarane måtte gå til fots innover isen til fangsten. Vi fangstfolka fylgde etter, men vi måtte ikkje kome for langt fram. Skyttarane lurte seg forsiktig fram mot dyra. Det vart ikkje så mange dyr vi fekk. Då skytinga tok til, vart dyra urolege og gjekk i sjøen. Vil nok tru vi fekk mellom 60 og 100 dyr. Isen vart etter kvart lettare, så skuta kom seg fram til fangsten og vi fekk ”jolle” skinna om bord. Då vi seinare skulle spekke desse skinna, vart det oppdaga at eit dyr var flådd etter ryggen. Vi hadde ikkje snudd dyret før vi flådde det. Skyttarane slengde litt skit i sakens anledning. Det som var litt rart var at det var ein av dei få vande fangstfolka som hadde flått det dyret, men dette vart ikkje oppklara før lang tid etter. Det var vi nybegynnarane som måtte stå med skamma! Dette var første fangstdagen. Det var også einaste gongen skyttarane var på isen. Seinare skaut dei frå skuta.

Vi hadde nok ikkje berre solskin og fine dagar. Stort sett er det mykje skodde og gråver der i Stretet. Men det som står fast i minnet er den første dagen. Seinare i turen vart det fangsting frå skuta. Sume tider hivde vi dyra om bord og flådde dei på dekk, andre gonger flådde vi på isen og fekk skinna om bord. Det var mykje reinslegare å flå på isen. Då slapp vi alt blodet om bord. For det meste gjekk skuta først og skyttarane skaut dyra. Vi fangstfolka kom etter i båt, flådde og tok skinna om bord i fangstbåten. Om dagen var vi som oftast 4 mann i båten. Ein mann måtte vere att om bord som rormann. Dagmannen var fri om natta. Då var der berre 4 mann på vakt, altså 3 mann i fangstbåten då. I 1939 hadde vi ikkje motor i fangstbåtane, vi brukte årane og rodde. To eller tre rodde og ein sat bak og ”hamla”. Det var båtstyraren som sat der bak, og det var han som bestemte kursen. Vi som rodde sat med ryggen til, men han som hamla såg framover. Det hende vi ikkje kom fram, då var det litt godt å kunne bruke litt kjeft på sjefen. Det var ”hamlemannen” som skulle sjå beste råka. Vart vi heilt faste, det vil seie at det nytta ikkje med staking eller draging av båten, måtte vi losse fangsten på isen og drage båten over isen til neste råk. Det var ikkje ofte slikt hende, men det slitet dei gongane det hende, det minnest eg. Skuta måtte naturlegvis stoppe og vente på oss i båtane.



To eller tre rodde, ein sat bak og hamla. Her har dei lasta båten godt.

Vi rodde til skutesida og fekk skinna om bord, og la ut att på ny runde. Var det mykje fangst, måtte begge vaktene i arbeid. Då hadde vi to fangstbåtar i sving. Med bra is, ikkje for tett, var denne fangstinga fin. Vi var vande til å bruke årane, det var ikkje påhengsmotorar i vår barndom. Skulle vi på sjøen var det årane, så vi lærde tidleg å ro. Vi var også vande til arbeid. Maskiner som skulle lette arbeidet var nesten ikkje i bruk. Det å slite tungt var naturleg, og ingen klaga på slikt. Det ville også vere dumt å klage på arbeid under fangsting. Fekk vi fangst, var det hardt arbeid, men då vart det også pengar. Eg trur det er rett å seie at vi med glede arbeidde det vi orka.

Pause i fangstinga, eller dekk fullt av skinn, vart nytta til spekking og koling. Spekking betyr å skilje spekket frå skinnet. Vi hadde to spekkbenkar. Tre mann stod ved kvar spekkbenk og skar spekket frå skinnet. Det å skjere spekket frå skinnet utan å skade det, var ikkje lett, det måtte øvelse til. Det skulle gå fort å spekke eit skinn. Der skulle ikkje vere mykje spekk igjen på skinnet, og skinnet skulle vere uskadd. Av oss var det vel berre skyttarane som hadde spekka før. Så det gjekk nok ikkje så fort å få spekke i førstinga. Lat meg ta med nokre ord om spekkbenken: Må vel helst kalle det eit Brett som var skråstilt. Med litt godvilje kan eg vel seie at den hadde omtrent same skråstilling som det staffeliet målarane brukar.

Vi hengde skinna over kanten på benken og spekkaren drog eit snitt tvers over skinnet. Når han hadde fått det snittet, begynte han å dra kniven i lange drag langs etter skinnet. Ein måtte ha passe skråstilling på kniven, og kniven måtte vere kvass. Når ein så hadde fått spekka den første halva av skinnet, måtte ein snu det og ta resten. Men ein vant spekkar skjer alt dette nesten automatisk, skinnet kjem på benken og nokre minutt etter er det fritt for spekk.



Spekking.

Vi som ikkje spekka "kjøta". Det vil seie: vi skar spekket fritt for kjøt. Kjøt på spekket forringa kvaliteten av spekket. Den spekkinga var eit skitarbeid. Vi såg ikkje ut av spekk og gammalt blod, men vi vart vande til dette også. Men skal eg vurdere slik eg ser det i ettertid, var det ikkje fangstinga eller spekkinga som var det store slitet. Det var alt arbeidet vi hadde med kola, som var det virkelege slitet! Vi måtte til kvar tid ha spekktankar klar. Hadde vi eit lite pusterom i fangsting, var det koling. Det var ikkje slik at den kola vi tok opp frå tankane kunne kastast over bord, nei, vi måtte lagre den på dekk. Vi vassa i kol frå baugen og langt bak i gangane. Kola måtte vi ha i tilfelle vi ikkje fekk full fangst. Då måtte vi fortsette med fiske etter håkjerring når fangsttida for klappmus var slutt.

Det var godt med fangst i Stretet det året. Skuta vart tung av fangst og av kol. På slutten tok det til å gå ut over rekkestøttene. Skuta var så tungt lasta at isen tok i rekka. Då måtte vi dumpe litt kol overbord. Men eg huskar det gjekk 5 rekkestøtter på ein gong. Det var heldigvis ikkje eg som var rormann. Det er alltid lett å skulde på rormannen når gale hender!

Vi fangsta og sleit. Dagen kom då alle spekktankane var fulle, då tok vi til på lausfangst. Lausfangst vil seie at ein ikkje spekkar, men tek skinna uspekka heim. Uspekka skinn kan ikkje ligge svært lenge, spekket renn og skinna tek skade. Vi hadde nokre få hundre i lausfangst. Fangstinga slakna av, og skipperen bestemte avslutning og heimtur. Vi hadde ca 2000 dyr og 185 fat håkjerringtran.

Ute av isen fekk vi litt grapsever, så sjøverken kom hos dei fleste. I lugaren var pumpelukta så stinn at ein må bruke uttrykket ”å skjere den med kniv”. Under overfarta til Island, losna ein av spekk tankane, så vi fekk litt jobbing før vi fekk stemple av den tanken. Men elles gjekk alt fint. Humøret var på topp, gramafonen som hadde stått ubrukt omtrent heile turen, kom i bruk. Eg huskar ei plate som ofte blei spela: ”Eg vil heim til fjell og tindar, til det salte sjøblå hav”, var det visstnok. Han som dikta og song var Jakob Sande. Det å høyre ei plate på nynorsk, var uvanleg. Men rett skal vere rett, det var ikkje så mange plater på engelsk heller. Vi hadde nokre få plater på svensk. Men på den turen vart ikkje gramofonen utsliten! Med så mykje fangsting, og alt arbeid vi hadde med kola, vart det ikkje stunder for fritidssysler.—

Det var svært lite lesestoff vi hadde med, nokre få vekeblad og aviser. Ja, aviser kom godt med, dei gjekk til dopapir. På lange turar var det ofte eit problem dette med dopapir. Vi var ofte på leiting etter papir til det bruk. Før vi tok ut på tur, hadde vi besøk av ein bokselgar. Eg trur han var frå Bergenskanten. Det var nok helst ”skrap-bøker” han for med. Eg huskar han sopte matrestar frå plettane våre og samla i avisapapir, skulle visstnok ha det sjølv. Seinare har eg høyrte at då mannen døydde, fann dei pengar i haugevis i senga hans, men dette har eg aldri fått stadfesta.

Frivakt!

Ja, så var det å ta same ruta langs Island, men i motsett retning. Vi rekna med 6-7 døgn frå Stretet til Ålesund. Det var naturlegvis veret som avgjorde farta. Men med full skute og snar-tur, vart ikkje tida lang. Då vi nerma oss feltet der



fiskebåtane låg, vart det mykje prat i radioen. På denne tida hadde fiskebåtane slutta torskefisket og hadde rusta ut for sildefiske ved Island. Rederibåtane ville gjerne sende med sildetynner heim. Skipperen på "Buskøy" hadde lite lyst til å laste skuta meir enn det vi hadde. Men det var ikkje så greit å seie blankt nei heller, så vi tok med eit par hundre tynner frå "Kvitøy" og "Dolsøy", hundrede tynner frå kvar av dei. Der var nok ikkje mykje fribord igjen då vi hadde fått om bord sildetynnene. Men det var høgsummar, og veret var godt.

Fiskebåtane hadde slutta torskefiske, og rusta ut for sildefiske. «Buskø» fikk med sildetønner heim.

Turen frå Island til Norge tok vel ca 3 døgn, for veret var bra. Då vi nerma oss Eggakanten, kjende vi lukta av land. Det høyrst vel litt rart ut, men vi lukta land. Eg kan ikkje huske om vi såg land før vi lukta det, men vi såg det vel først.

Vi gjekk til Ålesund og fekk tollar om bord der. Rederen, Elling Aarseth kom om bord og ønskte oss velkomne heim. Må vel sei Elling var smørblid. Det Elling var klar over, og vi ikkje var, at prisane på spekk og håkjærigran har eit lag å stige i veret når det går rykter om krig. Det som skjedde var nok rustningsindustrien ville sikre seg råstoff. Krigen var nok nærmare enn vi vanlege ante. Den som ikkje har opplevd det kan ikkje forstå den steninga eit mannskap er i når ein kjem til lands med full-lasta skute og speaielt når ein får kjennskap til gode prisar. Vi reiste på tur med utsikt til garantilott på kr. 20,00 pr. veke. No full fangst med gode prisar. Stortur med andre ord! Pumpelukt har eg nemt før, men må vel fortelje at då vi køm til Ålesund og fekk om bord "Tolla" snudde dei i leideren til mannskapslugarenen. Pumpelukta var vel for stri for dei. Eg vil nok tru det lukta mindre godt av oss mannskapet og. Vi var vel "innsausausa" av pumpelukt og kropslukt. Eg tvilar på om der kom vatn på kroppen heile turen. Det måtte vel vere dei gongane vi ramla i sjøen, det hende vi fekk oss eit bad på den måten. Men der var ikkje forhold til vask og stell av kroppen. Under galgedekk hang eit par vaskefat, det var til handvask og eit drag over ansiktet. Så vi var vel utruleg skitne, målt etter dagens mål. Men når ein går 50 år tilbake, var det andre forhold på land også.

Eg trur vi kom til Ålesund på ein fredag. Det første vi gjorde etter vi var ferdige med "tolla", var å losse sildetynnene. Vi lossa dei på Skjerva, trur eg. Eg trur også vi vi lossa tran før vi tok helg. Må ta med nokre linjer om tranlevering. Ein skulle tru at tran vart levert og seld etter vekt. Nei, tran vart seld som kubikk-vare. Vi pumpa trana i eit vidt kar, det var sikkert fleire meter i tvermål. Bryggeformannen gjekk med ein stav og målte kor mange fat vi hadde levert. Ja, med den vide omkretsen målekaret hadde, og med den misstanken at bryggeformannen var på mottakar-sida, kunne det lett oppstå missnøye. Det skulle ikkje mange mm feilmåling til før fangstfolka tapte litt. – Vi leverte trana på Fangstholmen, ein holme i Ellingsøyfjorden dei kalla slik. Der på holmen var trandamperi, og dei kokte spekk der. Dette anlegget var i bruk til langt ut i 50-åra. Huskar eg rett, gjekk vi til Vartdal lausdag, og då skulle vi vera fri over helga. Eg vil nok tru vi spekka av lausfangsten før vi tok helg, så den vart nok levert før vi gjekk til Vartdal.

Spekket på tankane lossa vi veka etterpå. Litt spekk hadde "runne" (smelta), så det pumpa vi or tankane, men mesteparten måtte vi hale opp med "ongle-troer". Vi hadde ein håkjerringkrok på ei bambusstang og huka spekkstykker i tanken. På slutten, når tanken var nesten tom, måtte vi gå ned å tømme med auser og spader. Dei sa det lukta spekk av eskimoane i gamle dagar, men eg vil tru at sjølv ein eskimo ville bli litt skremd om han hadde kjent lukta av oss dei dagane vi leverte spekket!- Men vi lukta likt alle, og vi var unge. Skinna er eg

ikkje sikker på kvar vi leverte. Eg trur det var på same plassen, men det kan hende vi leverte den delen av fangsten på Skjerva.

Vi hadde over kr.700,00 på lott. I 1939 var det mykje pengar for ein gut som ikkje hadde fylt 16 år. Ei årsinntekt for mange låg vel sirka på det planet. Det var nok familier som måtte klare seg med mindre enn den summen..(Alderstryda var cirka kr.450 for ektepar) Vi hadde ikkje så store krav i dei åra, ingen av dei vanlege hadde bil. Mange hadde sykkel, men ikkje alle. Feriereiser til Syden trur eg ingen hadde draum om. Etter dagens målestokk var vi nok fattige, ja, utruleg fatige var vi.

”Buskøy” vart utrusta til ny tur, denne gongen drivgarnstur til Island. Eg vart ikkje med. På turen i Stretet hadde eg fått ”spekkfinger”. Eg leid mykje vondt. Spekkfinger var ei plage som kom i forbindelse med selfangst. Det var ei form for betendelse som ofte sette seg i beina på fingrane. På meg sette det seg vondt i gomen på ringfingeren. Stueren var flink med sår og skader, og han stelte fingeren etter beste evne. Men eg hadde det svært vondt heilt til svullen var ”moden” så stueren fekk skjere. Då letna verken, men det rann materie ut av såret i lang tid. Eg var til doktor då vi kom til Ålesund. Doktor Mathisen var ekspert på spekkfinger. Han hadde berre ros for den behandlinga eg hadde fått om bord. Eg fortsette også omtrent med same behandlinga som før. Eg hadde gått sjukmeld omtrent ein månad, då kom det ut ei beinflis. Då den var komen ut, gjekk det ikkje lang tid før såret grodde og fingeren vart bra. Men eg frys fortsatt meir i den fingeren enn i dei andre fingrane.

Ei historie om spekkfinger og doktor Mathisen: Han kom til Sverige under siste verdskrig og dreiv litt legepraksis der. Ein dag kom det ein svenske med ein stygg svullfinger. Mathisen meinte det måtte vere spekkfinger, men kunne ikkje forstå at slikt kunne forkome i Sverige. Han snakka med mannen og spurde kva han dreiv med. Mannen var fiskar. Har du hatt noke med sel å gjere, var neste spørsmål. Ja, mannen hadde dreve seljakt i Østersjøen. Så var den gåta løyst.

Eg skreiv nokre ord om personleg reinsemd. Hygiene om bord. Lugaren vart vaska ein gong for veka. Vi hadde ”bakstørn” på omgang.”Bakstørnet” starta på bakarste underkøyr på babord side, fortsette til køya over. Slik gjekk tørnet på rundgang lugaren rundt. Vande folk tok derfor gjerne køyr på styrbord. Var turen lang, kunne ein risikere to ”bakstørn” om ein låg bakars på babord. Middags-serviset, bakkar, plettar, gaffel og skei, vart oppvaska i byssa. Men kruser og knivar vart nesten aldri vaska. Stueren vaska desse også, dersom vi bar dei til byssa. Vi kunne også vaske dette om natta når stueren var til køys. Men må nok seie det gjekk litt sport i å ha den svartaste krusa! Dei fleste kaffikrusene var skitne. På utsida var dei svarte på grunn av svarte fingrar. Innsida var like svart, det på grunn av gammalt kaffigrut og diverse avleiringer. På dei verste krusene var det lite rom for kaffi! Brød og pålegg hadde vi i skuffa under køya. Vi skar skiver på bordet eller på benken. Skivene la vi på bordet når vi smurde på margarin. Bordet vart også vaska berre ein gong for veka. Køyklær var dei same



heile turen. Vart aldri vaska eller lufta. Eg forstår ikkje i dag at vi orka å leve i den skiten. Men det gjekk bra, ingen vart sjuke. Vi vart undersøkt for tuberkulose (tæring) før vi mønstra på i Ålesund. Hadde vi hatt ein smitteberar om bord, ville smitten hatt gode forhold.

Når turen var slutt og mannfolka kom heim, ja, då vart det mykje arbeid for dei som hadde

ansvar for klede og slikt. Alle klede måtte vaskast og bøtast. Dei klærna vi hadde brukt under fangsting og spekking, var vanskeleg å få reine. Spekket sat godt. Det som ikkje var ullklær, vart vaska i kaustikksoda. Men det lukta spekk av slike klede for alltid. Andre klede vart vaska så godt det let seg gjere. Vi må huske på at alt dette arbeidet måtte utførast for hand. Det var vel ingen som drøymde om vaskemaskin for 70 år sidan. Nei, det var stampen og vaskebrettet. På museum finn ein vel slike vaskebrett i dag. Vaskebrettet var nok også eit framskritt då det kom i bruk.

Ny vaska kaffikruser!

Eg kom heim midt i slåtten, så det var nok eit avbrot for mor å gå i gang med storklevask på den tida. Men så fekk ho også ekstra hjelp til slåtten. Det var ikkje å tenkje på å ta ferie i dei åra. Må vel ta med at det var vanleg at vi salta litt selkjøt og tok med heim. Godt utvatna var det ikkje so verst. Til kjøtkaker med litt flesk saman med, var dette kjøtet rett godt.

Må ta med litt om kosthold om bord. Vi hadde ein flink stuert, maten var god. Der var vel få eller ingen som hadde det så rikeleg i matveien heime, som det vi fekk om bord. Vi hadde med fleire tønner saltkjøt, islandsk lammekjøt. Kvar søndag var det sosakjøt. Stueren vatna ut kjøtet og kokte det i brun saus. Dette var godt!

Søndagane fekk vi også dessert, sviskegraut med boksemelk. Elles var det potetball minst ein gong for veka. "Ball-Ola" kunne det med potetball. Potetball med litt saltkjøt og flesk---. Vi hadde også ofte røykt fisk, og naturlegvis hadde vi selkjøt. Kjøtkaker laga av ryggkjøt var godt. Til kvelds var det også varm mat. Det kunne vere hermetisk rogn, som oftast var den steikt. Ofte var det biff av selkjøt. Stueren skar ryggkjøt og laga biff. Det var mat for svoltne unggutar! På denne turen, som såg ut til å bli kort, var det heller ingen grunn til å spare på provianten. Vi levde godt. Ola var også flink til å bake brød. Det hende også han laga ei skuffekake til søndagen. Eg trur ikkje vi la så mykje på oss. Det var hardt arbeid og vi var i oppveksten dei fleste av oss.

Om bord på "Buskøy" var det stueren som var "medisinmann". Han var flink med sår og svuller. Sjukdom elles hadde vi ikkje den turen. Eg har brukt "rom", vi fekk "rom", ikkje jobb på ein båt. No er det vel jobb. Rommet skriv seg nok frå åttringen.

Skuter som forliste – 14

D/S «Veslemøy» ex «Driftig» forliste i Vesterisen den 5. april 1931.

Skuta var eigd av Sælfangst & Havfiske AS med Elling Aarseth & Co, Ålesund som disponent.

«Veslemøy» var bygd i tre ved Bolsønes verft i 1913. Brutto tonnasje var på 121 tonn og netto 64 tonn.

Skipper på turen var Johan Ragnvald Severinsen Overå, 48 år, bopel Hareid.

1. skyttar var Sverre Moldskred frå Brandal, 26 år, og maskinist Adolf Olav Marius Roald, 27 år frå Ålesund.

Skuta var på vanleg måte kaskotrygda med takst på kr. 60.000,- og $\frac{1}{4}$ eigenandel.

Utskrift av rettsbok for Ålesund Byrett fylgjer i si heilheit.

Som ein kuriositet legg eg og ved kopi av eit brev frå reiarlaget til Assuranseforreningen, datert 27. april 1931.

Ein kan vel seia at det er ein viss skilnad på den tids forretningsspråk i høve til no.

God Lesnad!

Sigbjørn K. Rosbach Røren, Ålesund.

Anf.nr.166.Leveres hr.

Direktør Meldahl.

Utskrift

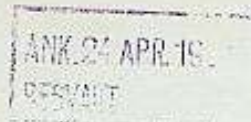
av

Rettsbok

for

Ålesund Byrett.

::::



År 1931 den 18.april blev rett holdt på rådhuset.

Dommer:D.fm.Sven Hofgaard.

Rettsvidner, sjøkyndige:1.Karl Emblemsvaag.

2.Joh.O.Nordstrand,der begge har avgitt

forsikring før.

Sak nr.29/31 - B.

Saken gjelder:Sjøforklaring vedk."Veslemøy"s forlis.

Til stede:Sønnmøre Gjensidige Assuranceforening for Ishavs-
fartøier v.direktør Meldahl,skibsinspektøren v.Johansen-Aspelund,
og rekv.Elling Aarseth.

Dommeren fremla ~~begj~~ begjæring om sjøforklaring i berammet
stand.

./. Begjæringen akteres:

Ålesund,den 17/4-31.

Norw.

Herr Byfogden,

Hersteds.

Refererende til behagelig telefonsamtale tillater vi os her-
ved anmode om avholdelse av sjøforklaring ianledning S/S "Veslemøy"s
ex."Driftig" forlis i Vesterisen den 5.april sl.

Erbødigst

Sølfangst og Havfiske Aktieselskap

Elling Aarseth & Co.

Berammesk til foretagelse på Rådhuset lørdag 18.ds.kl.12.

Som medlemmer av retten opnevnes Joh.^uM Nordstrand og Karl Emblems-

våg.

Aalesund byrett 18/4-31.

Sven Hofgaard d.fm.

Fremlegt i Aalesund byrett

den 18/4 1931. Sven Hofgaard

d.fm.

./.

[Fremstod Johan Ragnvald Severinsen Overå 48 år gl., fører av d/s "Veslemøy", bop. Håreide, fremla journalutdrag for d/s "Veslemøy", som han erklærte va-r en riktig avskrift av journalen, og som han vedtok som sin forklaring i saken.

./.. Journalutdraget akteres:

Journalutdrag

for d/s "Veslemøy".

Lørdag 4de april. Går ost og N.O over. Traf om em. endel sel. Vinden østlig laber bris med skyet luft. Ved 8 tiden om em. fik vi en småis inn i propellrammen, så den ene vinge på propellen ~~blev~~ blev bøiet, så den slo litt bort i "stilkken", men ikke mere enn, at vi tilsynelatende kunde bruke maskinen like godt, og farten omtrent den samme. Lagde stille Kl. 9 em. Barom. st. 754 L.S.N.B. 73°. Idag ~~72~~ 68 dyr.

Søndag 5te april. Begynte at gå i østlig retning Kl. 6 fm. og fange en og annen sel. Ved 1 tiden em. stoppedes maskinen, og jeg blev varskudd at skuten var sprungen lek og holdt på at renne full. Gik da ned av toptønden, hvor jeg da var, for at undersøke saken. Kommen ned i maskinrummet, fossede vannet inn gjennom "stilkken". Hylsen var kommen flere tommer inn i maskinrummet, så vi antok, at den måtte være knust. Sansynligvis var den blit ramponert forrige dag, da vi fik isstykket i propellrammen. Lekasjen var så stor, at vi fryktet for at skuten ikke kunde holdes flytende, hvis vi ikke greide at få hylsen på plass igjen og tilpakket. Med alle lensegreier igang kunde vi ikke holde skipet lens, og lekasjen vokste straks maskinen var i gang. Signaliserte da til "Polaris" og "Brandal", som var i synsvidde. "Polaris" kom efter 1 times forløp på siden, og vi forklarte den situasjonen, og bad om at slepe os ut i en råde foreløbig, til vi fik se, om der

kunde gjøres noget for at tette lekkasjen. Samtidig blev ~~maskinist~~ skipper og maskinist anmodet om at komme ombord til konference om ~~x~~ situasjonen. Disse kom ombord ved 3 tiden em. Samtidig ~~km~~ tok Polaris sleper på os, mens vi konfererte om, hvad som kunde gjøres. Forsøkte at gå med maskinen igjen, men måtte stoppe straks, da lekkasjen blev meget værre, da maskinen gik, idet ~~hele~~ hele hylse-partiet var ~~løst~~ løst og bevegde sig. Prøvde også at kjile hylsen på plass igjen og pakke op hylsen med fett, men det viste sig ugjærlig og resultatløst. Idag 23 dyr. Da vi fant at skaden ikke kunde utbedres og lekkasjen tettes eller reduseres, kunde vi ikke tenke på at holde det gående uten assistance, da maskinen ikke kunde brukes.

"Brandal"s skipper og skytter var nu også, på anmodning komne ombord. De respektive førere blev tilspurt om de vilde forsøke at slepe os ut av isen og assistere os hjem, hvis det viste sig umuligt at holde fartøiet flytende. På det blev det svart, at det kunde de ikke innlate sig på da de lå i fangst og ellers anså det nytteløst, da skuten var så at si synkefærdig, for vannet steg hurtig. Vinden var også ~~tillægs~~ tiltakende til stiv sydkuling med tung dønning, så man mente at ha nok hver med sig. Vi var heller ikke sikker på, hvor langt det var til åpent vann og vinden og sjøen stod på isen. Men de tilbød sig at take ombord "Veslemøy"s mannskap.

Efter rådslagning med officerer og mannskap, så jeg ingen annen utvei enn at forlate skuten.

Meddelte så førerne av "Polaris" og "Brandal" vor bestemmelse og spurte samtidig, om vi kunde få plassere ombord i deres fartøier og eventuelt bjerge noget av "Veslemøy"s utrustning og last. Dette kunde de heller ikke gå med på, da de som sagt lå i fangst og var selv overfylt med kul, fangstutrustning og fangst.

Vi forlot da "Veslemøy" ved 7 ~~km~~ tiden em. og gikk 11 mand ombord i "Polaris" og 4 ombord i "Brandal".

Lå i nærheten av havaristen til kl. 10 om kvelden. Veiret blev da så grådig med storm og snetykke, at man måtte gå tilhavs. Vannet

gik da inn på dekket av ~~RYM~~ "Veslemøy".

Dagen efter 6te april ved middagstide løiede vinden av og klarnede op til siktbart veir. Vi gikk da innover mot iskanten i retning av, hvor "Veslemøy" var forlatt, men der var ingenting at se av den. Antok at den gikk ned ved midnat.

Den 8de april var "Polaris" ferdiglastet og bestemte sig for at gå hjem. Tok da ombord de av "Veslemøy"s mannskap, som ~~var~~ ombord i "Brandal", så alle blev med "Polaris" til Norge.

Fremlagt i Aalesund byrett
den 18/4 1931.

Aalesund 17de april 1931.

Johan S. Overå.

Sven Hofgaard d.fm.

(sign.)

./.

"Veslemøy" har kjennings signaler M.J.T.R., har brutto -x 121, nettotonnage 64, fartøiet er av tre og bygget på Bolsnes på Mølde i 1913, og var besikket for nytt fartssertifikat 6.mars 1931. Fartøiet tilhører Selfangst og a Havfiske Aktieselskap, og disponeres av Elling Aarseth & Co.

Han uttaler at efter hans mening var alt gjort som kunde gjøres for å bjerge skibet. Selvom de andre fangstfartøier "Polaris" og "Brandal" hadde været villig til å slepe "Veslemøy", tror han ikke dette vilde ha lykkedes. Da skuten sank, hadde de ca. 1600 dyr ombord. Forøvrig henholder han sig til det fremlagte journalutdrag. Han fikk ikke bjerget annet enn medecinkisten og 1 av fangstbåtene. Mannskapet fikk anledning til å ta med sig sitt tøy og andre effekter, men dette blev praktisk talt ødelagt mens de var ombord i "Polaris", hvor det blev liggende på dekk, fordi der ikke var noen annen plass til det.

Opl. og vedt.

Journalutdraget blev av retten sammenholdt med den fremlagte journal og viste sig å være overensstemmende a hermed.

Komp. tilføier at skrog og maskiner blev besikket av Norsk Veritas i febr.d.a. Alle pumper og lenseinnretninger var likeledes i full orden.

Opl. og vedt.

Vidnene innkaltes og formantes og gjordes kjent med vidne-ansvaret, hvorefter de foreløbig avtrådte.

Fremstod som 1ste vidne: Sverre Molskred, 26 år gl., 1ste skytter på d/s "Veslemøy", bop. Brandal.

Vidnet blev foreholdt journalen som ~~sk~~ han erklærte å være riktig og som ~~sk~~ han vedtok som sin forklaring i saken.

Vidnet forklarer at det blev gjort som kunde ~~sk~~ gjøres for å bjerge skuten, men det var håpløst. Man bjerget medecinkisten og 1 f fangstbåt. Dessuten fikk mannskapene med sig endel av sitt tøy, han fikk selv bjerget endel av sitt tøy, men endel blev liggende. Det blev imidlertid utskjæmt på veien hjem hvor det blev liggende på dekk ombord på "Polaris".

Vidnet tilføjer at de så ikke at skibet sank, men det var synkeferdig da de forlot det, idet vannet gikk inn på dekket. De forlot skibet ved 9 tiden om kvelden den 5te april og kom tilbake på samme sted om morgenen efter den 6te, og skuten var da borte. Det var da klart og siktbart vær. De forlot stedet ved middagstider, da de var sikre på at skuten hadde sunket.

Opl. og vedt.

Fremstod som 2net vidne: Adolf Olaf Marius Roald, 27 år gl., var maskinist på d/s "X Veslemøy", bop. Kirkegt. 51, Åsund.

Vidnet blev foreholdt journalen for vedk. ulykke, og som han vedtok som riktig og som sin forklaring i saken.

Vidnet forklarte sig overensstemmende med foregående vidne, hvis forklaring blev læst op for ham og vedtatt som rigtig.

Opl. og vedt.

Vidnene edfestedes.

Rekv. betalte kr. 26.-

Retten hevet.

Sven Hofggard.

Joh. O. Nørdestrand.

d. fm.

Karl Emblemvaag.

For utskriften, hvis riktighet bekreftees, er betalt til statskassen for 3 ark a kr.1.80:kr.4.80 - fire 80/100 kroner - Hverfor stempelmerke.

E. Jacobsen.
d.m.



Elling Aarseth & Co.

OWNERS OF SEALING AND FISHING VESSELS.

EXPORTERS OF:

FISH, HERRINGS, SEAL-OIL, FISH-OIL, SEALSKINS, WALRUSHIDES, SHARKHIDES
/OR LIVE ARCTIC ANIMALS.

TELEGRAMS: „AARSETHCO“
CODES:
A. B. C. 5TH & 6TH EDITION
PRIVATE
TEL: 1038, 1415 & 1609

Aalesund, den 27/4 - 31.
Norw.

Søndmøre Gjensidige Assuranceforening
for Ishavsfartøier,

H e r:-

D/S "Veslemøy"

Deres erede av idag mottat, samt erkjendes mottagelsen av check 1/Aalesunds Kreditbank stor kr. 5000,- som forskud paa utstyr og fangstforsikringen, hvilken police vedlegges, samt skibets journal.

Bilag.

R E C K.

Erbødigst

Elling Aarseth & Co.

På silda og på Ishavet.

Sogeskrift frå 1977, Ishavsmuseets arkiv.

Av Reinh. Høydal



Stykket nedanfor er bygd på ein samtale med Robert Drøsdal. Han bur no i Ramsgrø, men er fødd i Trausdalen i 1898, far hans hadde gard der. Ramsgrø er ein stor gard, og heldt på å gå ut or ætta, difor overlet Robert Trausdalen til son sin og flytta til den opphavelige ættegarden, men var alt då ein til års komen mann. I 1968, på 70 års dagen hans fekk han Sogn og Fjordane Landbruksselskap sitt diplom og medalje for innsatsen sin i jordbruket. Som ein vil sjå av stykket er det ikkje berre jordbruk han har drive, og han har hatt opplevingar som sit i minnet, like sterke og friske no i hans høge alder som den tid han var med på det vi gjerne plar kalle «eventyret i isen» - som ikkje var noko eventyr men blodig alvor.

Eg viste nok at Robert Drøsdal hadde, som mange andre i bygda, dreve sjøen i unge år. Bulandet, Værlandet og Solund, Kinn og Batalden med rike sildefiske og fiskebankar ligg ikkje så langt unna. Men det var ikkje der han hadde vore, han hadde starta nordover til Ålesund, Brandal og Ishavet, og seinare stasjonert både på Sandshamn og Larsnes, i Sande kommune på Sunnmøre.

Det var i 1916, tidleg på nyåret, han reiste nordover. Då var første verdskrig to år gamal, og «engelske kryssere stengte hver havn» som først på 1800 – talet – i Terje Vigen's dager. Det vil seie – dei låg utanfor territorialgrensa og vakta på at tyskerane ikkje skulle få tak i for mykje av den norske silda og fisken.

Han hadde ei tante i Ålesund og skulle få bo hos henne. Han fekk seg arbeid hjå brørne Ivar og Edvard Larsen som dreiv i fisk og sild og heldt til i Buholmsundet og hadde trankokeri på Slinningsholmen. Firmaet leverte isa-fisk til hurtigruta, og på Slinningsholmen tok dei mot sild som dei salta i tønner. Båtar kom frå bankane med linefisk, der var liv og rørsle på havna og i sunda. Robert var frå ein gard langt til dals, så sjøvand var han ikkje, men slikt kunne ein lære og øve seg opp til. Han var i rette alderen – 18 år.

Islandstur med forviklingar.

Brørne Larsen hadde ei nokså ny prektig skute som heitte «Driftig». Ho var 123 fot lang, og med ein 120 hk dampmaskin. I august tok skuta inn tønner, omlag 1000 i talet, og salt, for tur til Island etter sild. Utrustninga elles var snurpenot, og elles hadde ein og reiskap til å skaffe seg kokfisk med. Drøsdal var med. Det kunne vere meir og tene på ein slik tur enn på arbeid i land. Og eventyret lokka. Vi let han sjølv fortelje:

-Veret var ikkje av det aller beste, og ikkje fann vi stort med sild heller. Vinden og sjøen auka på, skodde var det òg. Skipper Leonhard Larsen meinte det var best og gå opp under iskanten for å gå klar dei engelske marine fartya som patruljerte i området. Men engelsk mannen fann oss like vel når skodda letta. Det var ein liten engelsk kryssar. Heilt fri for sild var vi ikkje, og engelskmennene var redde for at lasta kom til å gå til Tyskland. Vi fekk difor ordre om å gå til Lerwick på Shetland. Skipperen bad om løyve til å gå til Siglufjord, så han fekk snakke med den norske konsulen der. Det fekk han. Men vi gjekk ut derifrå om natta i tungt ver, og såg ikkje meir til kryssaren. Glade var vi for det.

Gleda varde likevel ikkje lenge. Det dukka opp ein engelskmann til, og no fekk vi pricemannskap ombord, ein løytnant og to menige. Det var kjekke karar, men ingen av oss kunne snakke noko særleg med dei. Det vart storm, full storm, og vi låg på veret i 4 – 5 dagar. Det var løyntnanten som var på brua, og han fekk trøbbel med navigasjonen og gav ein

kurs som ville føre oss opp under Norge. Dette var skipperen vår oppmerksom på, men han sa ingen ting om dette til engelskmannen, men han informerte oss andre om det. Han hadde rett. Eg stod til rors då vi fekk det første glimtet av Marsteinen fyr. «Oh yes», godta engelskmannen seg. «Peterhead» (I skottland nord for Aberdeen). Vi let han vere i den trua, og heldt kursen innover mot land. Løytnanten kjende seg vist ikkje igjen og vart litt stuss, og ville endre kursen. Men det var for seint, vi var innanfor territorialgrensa. Vi kom opp under Skjellanger, og der låg kanonbåten «Fridtjof».

No bar det nordover til Florø. Vaktbåten låg i Måløy, men kom sørover og avvepna engelskmennene. Dei vart sende med snøggruta til Bergen, og var vist i godt humør. Vi gjekk til Ålesund. Turen hadde vore spanande, men ikkje særleg innbringande.

På drevet etter storsilda.

Komne tilbake til heimbyen med «Driftig», var det og pusse opp skuta frå kjøll til mastetopp. Og i november – vi er framleis i 1916 – bar det på drevet etter storsilda. Det er ein fiskemåte som er blitt avlegs no, men som var mykje brukt ei tid: -å ta silda på veg inn til kysten med ei lang garnlenke. Ein sette gjerne lenka om kvelden, og dreiv med henne festa i båten nokre nattetimar før ein drog. Så var det å «tine» garna på veg innover om morgonen, levere fangsten – om det var noken – og så gå til havs igjen. Eit slit, og sjølv sjøsterke karar



Driftig.

likte seg dårleg når skuta hogg i båretoppene i stygt ver med straum og kave.

I førstninga dreiv dei for Halten, men det gjekk elendig. Det var meir Hå enn sild. Dei låg i Kristiansund juledagane, og i nyårshelga i Stokksund. Utsiktene var ikkje lyse. Men ein kunne ikkje gi opp, «Driftig» hadde fått ny skipper, Fransen heitte han.

Så snart helga var over gjekk dei ut igjen. Men sildesynar var det smått med, og dei heldt fram utover og sette lenka på lykke og fromme der dei var komne. I firetida om morgonen begynte dei og dra. Og lenkja kjentes utruleg tung, kanskje var det sild? Dei fekk 6 mål på første garnet, og så auka det på etter kvart. Til i 11 tida om dagen hadde dei fått omlag 800 mål – ein storfangst. Dei gjekk til Kristiansund og leverte. Prisen var god. Dei fekk vel 20.000,- for fangsten, og dei var bra heldige seinare og. Dei følgde silda sørover til Storholmen, og no leverte dei slumpene dei fekk i Ålesund.

Robert hugsar ein ettermiddag dei kom utover i området ved Storholmen. Der var som ein by med båtar, tett i tett. Endeleg fann dei eit innsmett og let lenka gå. Det vart 300 mål den natta. Siste lasten måtte dei gå til Kristiansund med. Skuta skulle i isen, og i Ålesund var det ikkje kol å få, men i Kristiansund var ikkje pågangen så stor, så der fekk dei. Så tilbake til Ålesund og ta inn utstyret til Ishavs-turen.

I isen ulykkesåret 1917.

Søndag 23. mars gjekk «Driftig» frå Ålesund. Dei hadde blitt litt hefta. Mellom anna hadde tjuvar vore ombord og stole kompasset. Det var forbodstider, så spriten lokka meir enn kva godt var. Dei andre skutene hadde alt gått, og ein av reiarane var sur. -Ligg de her enno? Sa han. Så gjekk dei da den søndagen enda veret var stygt. Dei var 14 mann om bord. Skipper var Ragnvald Abrahamsen, ein overlag dyktig sjømann og real kar. Av mannskapet elles

hugsar Drøsdal Harald Fransen frå Ålesund, Ola Tokle frå Eidsfjorden, Lars Larsen, son til Ivar Larsen, ein av reiarane, og Ola Rønning, som var 1. skyttar. Dei andre torer han ikkje namngi, det er snart 60 år sidan.

-Ja, seier han, det var styggever då vi gikk, og det vesna på så snart vi kom ut om landet. Det var rasver heile vegen. Kolet som vi hadde i gangane og på dekk vart sopt på sjøen, alt måtte surrast og skalkast, varm mat og søvn vart det lite av. Det tok oss 11-12 døgn før vi kom til Jan Mayen.

Påskeaften letta det, og vi gjekk inn i isen. Vi trefte «Aslak», ei anna Ålesundsskute og snakka såvidt med dei. Barometeret stod i botn. Skipperen fann det rådelegast og kome seg ut att or isen, så vi ikkje skulle bli nedskrua eller knuste til pinneved. Vi kom oss ut 2. påskedag, og hadde ikkje anna og gjere enn å lense unna uveret i rom sjø. Sjøskvett som kom inn på dekk fraus til is med ein gong. Stag og trosser var tjukke som låra på ein mann, så islagde var dei. Gangane for rorkjettingen fraus igjen, og vi hadde ikkje lenger styring på skuta. Vi hadde ute eit 30 kilos varpjarn som vi drog etter oss etter kvallina. Vi fylte sekkar med twist som var bløytt i olje og hengde utanbords for å dempe sjøane. Vi brukte fyringslampe for å tine hol i isen. Og gjekk så laust med øks og spett., og slik holdt vi på til veret gav seg. Maten måtte vi ta inn ståande, og holde oss godt fast. I lugaren var alt vått og klamt, vi sov ikkje, vi gjekk i ein døs alle, var ikkje or kleda heile denne tida. Vi var vel ikkje klare over alle at det var livet det galdt, men etterpå forstod vi det. Alle måtte henge i, arbeide det dei klarte og vel så det.

Skuta heldt, men såg ikkje ut etter medfarten. Det var god sjømannsskap frå skipperen si side som berga oss. Det er det ikkje tvil om. No vart veret fint, stille sjø og sol. Vi fekk retta opp det verste og gjekk inn i isen att på 76 og ei halv grader nord. Enno kunne det vere von om fangst om vi fann gammelselen. Og det gjorde vi. Vi skaut og eit par isbjørnar og ein småkval.

Vi kom til Ålesund ein av første dagane i mai. Eg stod til rors då vi la til kai. Dei fleste låg og sov, måtte take att all vakinga frå tida i isen. Ein av reiarane kom ned på kaia. -Er alle med heim? -spurde han. - Alle er med. Så tørna vi andre også inn, for det var seint på kvelden. Dei sju som gjekk ned var: «Heim», «Lunheim», «Hercules», «Aslak», «Admiralen», «Ceres I» og «Artic». I alt 89 man kom vekk.

Men livet må gå sin gang -

Dei reparerte «Driftig», og så snart den var så nokon lunde i stand, gjekk dei til stretet etter gammelselen. Og Drøsdal var med. - Denne gongen gjorde dei rask tur. Veret var fint med sol og blank sjø. Dei snakka med «Polarstrøm» oppe ved iskanten. Dei skulle leite etter skutene som enno var sakna, men hadde ingen ting funne.

«Driftig» gjekk inn i isen ein dag i 12-tida og alt i 16-tida trefte dei fangst, klappmys og hettekobbe og fekk omlag 500 dyr før kl 23 om kvelden. På denne turen fekk han sjå kor store isfjella kunne bli opp i der. Dei råka eit som han meinte dei måtte ha brukt ei heil vakt på å gå rundt. Ein dag dei låg stille inne i ei vik, kom det to stor kvalar innover. Dei gjekk på kvar si side av skuta og la seg i ro der og undra vel på kva slags skapning «Driftig» var. Ein av skyttarane ville skyte, men skipperen bad han strengt om ikkje å finne på noko slikt. Det kunne bli døden for alle om

bord. «Driftig» var heime att i juli. Vinteren 1917-18 var Drøsdal med «Driftig» på drevet, og gjorde det godt. Det vart ein nettslut på 2.300 kr. Ein liten sum i dag, men då var det store pengar.

— I 1918 vart «Driftig» seld til eit aksjeselskap, og heime i Trausdalen var far til Robert blitt sjuk, og han måtte heim å ta farsgarden, 20 år gamal.

Vernebygget høgtidleg opna.



Laurdag 6. juni var det festdag i ishavsbygda då det nye vernebygget over «Aarvak» vart opna. Det var Fylkesordførar Olav Bratland, med hjelp av ishavsskipper Ottar M. Brandal, som stod for den høgtidlege opninga. Ottar Brandal var skipper på «Aarvak» i 1960-61, og er i dag aktivt med i støtteapparatet kring Ishavsmuseet som omvisar på museet. Mellom 700-800 menneske hadde funne vegen til Brandal opningshelga. På museet kunne ein få kjøpe både bacalao og rjomegraut.

«Polarstar» markerte opninga av programmet med å stikke baugen fram i fjøra og fløtte tre lange støt. Før dette hadde Musikklaget Melshorn gleda oss med musikk. Paul Sandanger og Knut Selvåg spela og song. Hareidsordførar Hans Gisle Holstad helsa frå kommunen. Seinare på kveld var det festmiddag for innviterte gjestar på Hareid Hotel.

Søndag var det mange fine kulturinnslag på museet med konsert med Hjørungavåg Brass, innslag ved Hareid Kulturskule, trekkspel musikk ved Knut Selvåg og sang ved Paul Sandanger.

Vegen fram mot ferdig vernebygg har vore lang og hard, men no kan vi alle glede oss over eit praktbygg. Også skuta inne i bygget har fått ei skikkeleg opp pussing til opninga. Innleigd arbeidskraft har skifta rekker, rekkestøtter og skada dekksp plank. Også ein heil del i ishuda har blitt skifta.

Fylkesordførar Olav Bratland opnar



*vernebygget ved å svinge hakapiken
og knuser isblokka.*

Andreas Hareid har stått på for å male og pusse skuta både innvendig og utvendig. Dette arbeidet vil halde fram utover sommaren og hausten. Til vinteren vil det også kome på plass ein del utstillingar både i bygget og ombord i skuta.



«Polarstar» helsar med fløyting, Jenny Korsnes spelar Ut mot havet ved Ishavskjerringa.
«Kolumbus oppdager Grønland»



Axel Kielland med Polarbjørn til Nordaust-Grønland i 1931

Av Magnus Sefland

Polarbjørn var på sin første ekspedisjonstur til Nordaust-Grønland for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser og Arktisk Næringsdrift A/S i 1931. Skuta kom til Myggbukta berre få veker etter at fem overvintarar under leiing av Hallvard Devold hadde heist flagg der og proklamert Eirik Raudes Land som norsk. Skuta hadde med tre journalistar frå Oslo som skulle lage reportasjar om grønlandssaka og okkupasjonen. Dei tre journalistane var Halvdan Hydle frå Aftenposten, Bjarne Høye frå Tidens Tegn og Axel Kielland frå Dagbladet.

Axel Kielland (1907-1963) var barnebarn av forfattaren Alexander Kielland, som ei tid også var amtmann i Romsdals amt. Axel Kielland var forfattar og journalist, og han gjekk for å vere ein av Dagbladet sine klaraste og mest skarpskodde skribentar. Han skreiv skodespel som vart oppført på teatera i Oslo allereie før andre verdskrig. Under krigen levde han i Sverige. Der skreiv han skodespelet Hvis et folk vil leve, som handla om motstandsørsla i Norge og hadde ein klar antitysk tendens. Skodespelet vart oppført på teater, men vart etter kort tid stoppa av den svenske regjeringa, etter påtrykk frå den tyske ambassaden i Stockholm.

I 1955 skreiv Kielland skodespelet Herren og hans tjenere. Det skodespelet vart oppført på Nationalteatret og i Radioteateret og vart seinare filmatisert. Skodespelet var inspirert delvis av den svenske Helander-saka og delvis av den norske Indremisjonen med si lære om evig helvetesstraff. Helander-saka handla om den svenske teologiprofessor Dick Helander, som vart utnemnt til biskop. Han vart nokre år seinare frådømt bispeembetet for å ha skrive anonyme brev for å påvirke bispevalet. (Opplysningane om Axel Kielland er for det meste henta frå nettstaden Wikipedia).

Sommarekspedisjonen i 1931 var den første ekspedisjonsturen som Polarbjørn gjorde til Nordaust-Grønland for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser og Arktisk Næringsdrift A/S. Turen var også den siste skuta gjorde med den opphavlege Atlas-motoren på 160 hk. Til turen året etter vart skuta ombygt. Ho fekk innelukka styrehus i staden for opa bru og ein høgare skorstein. Og skuta fekk ny hovudmotor, ein Atlas på 360 hk.

På 1931-turen var Kristoffer Marø skipper og Adolf Hoel ekspedisjonsleiar. Grønlandsveteranen Vebjørn Landmark var styrmann, og skuta sin opphavlege skipper og medeigar, Jens Øien, var med som islos. Messeguten heitte Kristoffer og var femten år gammal (truleg Kristoffer Marø jr). Journalistane dreiv litt godmodig tøys med messeguten. Dei nytta seg av namnelikskapen som messeguten hadde med ein annan sjøfarar vel fire hundre år tidlegare og hengde på han tilnamnet 'Kolumbus'.

Axel Kielland gjekk lenger. Same året skreiv han ein liten roman med utgangspunkt i grønlandsekspedisjonen. Romanen fekk tittelen Kolumbus opdager Grønland. Romanen er ei underleg, lita bok. Kielland garderte seg like godt ved å skrive dette forordet til boka: 'Jeg forutskikker den bemerkning at denne lille bok ikke er aldeles fri for løgn. Dens hovedpersoner er opdiktet, en og annen av dens begivenheter likeså. Jeg nærer ingen som helst ærgjerrighet i retning av å fortelle verden sannheten om Grønland. Men en og annen virkelighetsskildring kan naturligvis ved et ulykkestilfelle ha smuttet inn under korrekturlesningen.'

I boka dukkar det opp ei lang rekkje velkjende, faktiske stadnamn på Nordaust-Grønland: Myggbukta, Kapp Herschel, Bontekoe-øya, Traill-øya, Loch Fyne, Kapp Krogness og mange andre. To fartøy med lang tids fart på Nordaust-Grønland er med: Polarbjørn og danske

Godthåb. Det same kan ein seie om ein del personnamn, alle aktørar i aktiviteten på Nordaust-Grønland: Lauge Koch, Adolf Hoel, Hallvard Devold, Hermann Andresen, Knut Røbekk, Peder Sulebakk, Jonas Karlsbakk, Gustav Lindquist, Ingvald Strøm, Olav Kjelbotn og fleire andre. Ei faktisk hending er også nemnt: Ved Waltershausenbreen henta Polarbjørn Arne Høygaard og Martin Mehren som hadde kryssa den grønlandske innlandsisen frå vest mot aust. Alle desse – og ei rekkje andre - var faktiske personar som i ulike samanhengar var aktive på Nordaust-Grønland i mellomkrigsåra.

Men når det gjeld faktiske medseglarar som seg sjølv og journalistkollegane Hydle og Høye brukar Kielland fiktive personnamn i boka: Gregers Gerner, Hammer og Brun (eg-figuren: Kielland sjølv).

I boka er det den amerikanske skonnerten «Elsie Brown» som har grunnstøtt og blir dregen av av «Polarbjørn». På bilde er det «Polarbjørn» som har vore uheldig og grunnstøtt.



Undervegs på Frans Josefs Fjord – eit faktisk geografisk namn – møtte Polarbjørn Tromsø-skuta Hvalrossen. Akkurat skutenamnet Hvalrossen og heimhamna Tromsø verkar heller fiktive på ein sunnmørsk lesar, ettersom den mest kjende skuta med det namnet hørde heime på Sunnmøre og hadde vekslende eigartilknytning til Ålesund, Herøy, Ørsta og Hareid.

Skutenamnet Hvalrossen verkar endå meir fiktivt når ein får vite skuta segla med ein ekspedisjon under leiing av ein heller eksklusiv kvinneleg forskar som bar namnet Miss Clippfish og som var '--- angling for decorations ---'. Ho hadde funne ein ny bre, unknown glacier. Ho akta å telegrafere nyhende om funnet til U. S. Academy of Arctic Exploration, New York City. – Når ein veit at den amerikanske Miss Louise Arner Boyd segla med Veslekari i dei aktuelle farvatna same sommaren, er det vanskeleg å la vere å tenkje seg at Boyd og Veslekari kan ha vore modellar for dei truleg fiktive Hvalrossen og Miss Clippfish.

Ei anna hending i boka har mistenkeleg parallelle trekk med ei faktisk hending. Ein amerikanar, 'den berømte polarforsker kaptein Harry Robins' segla i farvatna med skonnerten Elsie Brown. Først låg fartøyet fast i isen, og deretter grunnstøtte det på eit rev utanfor Kapp Krogness. Polarbjørn kom til, og etter atskilleg umak greidde Polarbjørn å dra den amerikanske skonnerten av grunnen.

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7

Denne hendinga i Kielland si bok liknar svært på ei faktisk hending. Viktigaste skilnaden er at den amerikanske forskar og kaptein heitte Robert A. Bartlett, og skonnerten heitte Effie M. Morrissey.

Den samanblandinga historiske hendingar og fri dikting som Kielland har laga i denne boka må kunne seiast å vere heller tvilsam. Han har rett nok tatt klare atterhald i forordet. Men som lesar veit ein aldri heilt kvar og når historieskrivinga sluttar og fantasien tek over. Ei anna innvending mot boka er at forfattaren syner ei heller nedlatande haldning til det grønlandske urfolket. Boka er truleg prega av tida då ho vart skriven. Etter krigen var Kielland ein kritisk og skarpskodd journalist i Dagbladet - ei liberal Oslo-avis. På den tid hadde han nok sikkert justert litt på nokre haldningar.

Denne utgåva av Isflaket er utgitt med støtte frå:

POLARGODT AS
6070 TJØRVÅG
700 84262 - 906 60438
E - brev - arnfinn@polargodt.no

Ferdig monterte isbjørnskinns og selskinns
Polarolje
Blåbærkapslar