

ISFLAKET

Polarmagasin fra Ishavsmuseet. Nr. 1– 2017 19. årgang kr. 80,-



Leiar:

Gode lesar av Isflaket

Du har fått i hende første utgåva av Isflaket 2017. Det å få jobbe med Isflaket er like kjekt til kvar utgåve. Det er ein fin måte å få formidla mykje spanande polarhistorie til eit stadig veksande publikum.

Eg har skrive det i denne spalta fleire gongar før, formidling er det viktigaste og kjekkaste vi veit å halde på med på Ishavsmuseet. Utfordringa er at det er så mykje spanande historie vi har lyst å fortelje, men ledig rom for utstilling byrjar verte eit problem.

Kjekt då at Isflaket får stadig fleire lesarar, og at stadig fleire finn vegen til Ishavsmuseet og besøker utstillingane våre.

Til opninga i 2017 vil du som besøkande også finne litt nytt, sjølv om vi i år ikkje har store nye utstillingar, er det fleire utstillingar som har blitt flikka på, og litt nyhende har dukka opp i eksisterande utstillingar. Den største nyhenda i år vert personheisane for rørslehemma som har kome til.

På dagen for sesongopning, søndag 23. april, vil også heisane verte offisielt opna.

I spalta Nytt frå museet vil du sjå ein del av programmet vårt for 2017. Det største arrangementet i år vert nok heimkomsten til Polarstar, helga 25. – 27. august.

Eg veit det er mange som gler seg til å sjå igjen denne skuta som no har lege snart fire år i Polen til restaurering.

Tidlegare mannskap og passasjerar frå Polarstar frå både inn- og utland har byrja å ringe Ishavsmuseet for alt frå program, via servering til overnatting. Det er heilt klart ei stor interesse rundt det å få Polarstar heim. Vi lovar å kome attende med meir program i neste utgåve av Isflaket.

Gjennom Isflaket har lesarane fått følgje med i arbeidet som har føregått om bord.

Til Ishavsmuseet har vi heile vegen fått mange hundre bilde av arbeidet som har vore utført. Lat oss avsløre det med ein gong. Det er eit ufatteleg arbeid som er utført om bord!

Det er mange av oss som bør stille på kaia når Polarstar kjem og takke Willy Nesset stort for det enorme arbeid og dei store økonomiske

utlegg han har lagt igjen om bord i denne staute ishavsskuta. Noregs første selfangar i stål. Her bør kultur-Noreg raskt kome på bana og vise si takksemd.

Når du som lesar får dette bladet i hende er det 100 år sidan den største tragedien i Vesterisen. På side fire kan du lese meir om dette tragiske 100 års minne.

Vidare vil du finne ein artikkel frå Knut Arne Romestrand som mimrar om ein tur han hadde med «Fangstmand» som 15-åring. I artikkelen «Første skip til Daneborg» fortel Ragnar Thorseth vidare om turen med «Santho», og på side 30 kan du lese om innførsel av moskus frå Grønland.

Dei faste spaltene Frå arkivet, Nytt frå Ishavsmuseet og Frå samlingane er også med. Sigmund Bøe fortel om turen med «Arktos» i 1940. Dei hadde pakka for to-tre månadar, men han vart vekke i seks år.

Kan hende var du av dei som stussa på at eg i denne spalta i førre utgåve ønskte God jul og godt nyttår når du mottek bladet midt i januar. Forklaringa er at bladet, nr. 4-2016, var i god rute til å kome i postkassa di til julehelga, men under omlasting av Isflaket på Svinesund hamna bladet på feil bil. Før nokon oppdaga kva som hadde hendt, var kassene med Isflaket kome langt inn i dei finske skogane. Ei kjapp om-dirigering gjennom Sverige til Noreg kom ikkje på tale. Tollreglane var klare, Isflaket måtte attende til opprinnelseslandet som er Polen, og skipast på nytt.

Vi held oss på trygg grunn denne gong, og ønskjer berre god vår til alle lesarar.

Brandal 15. mars 2017

Webjørn Landmark
Redaktør

Dynamitten

V/ Helge Ødegård.

Det er mange historier som går om skuter som låg fast i Kvitesjøen.

Mannskapet fann ofte på ting for å få det litt moro. Det gjekk ofte sport i å lure kameratane sine. På ei av skutene hadde dei i lang tid ein stor skøyar av ein maskinist. Det var utruglig kor flink han var til å lure kameratane sine.

Men det var uskuldig moro, han lurte ikkje dei som tok seg nær av det.

Ein gong låg skuta fast i Kvitesjøen, dei måtte bruke dynamitt for å få skuta laus.

Maskinisten tok papiret av ei «dynamittpatron», og fekk tak i ei kokt potet.

Denne poteta knødde han til, og laga ei ladning som passa i papiret. Ein luntestubb vart så stukken i denne blandinga.

Så gjekk turen til byssa der stuerten heldt på med middagen.

Maskinisten la seg over halvdøra og lurte på om stuerten hadde fyrstikker. Jau, stuerten hadde då det, og maskinisten fekk tent lunta som var usedvanlig kort.

Då maskinisten hadde fått fyr, var han «uheldig», han miste ladningen ned på byssedørken. Ladningen låg der, og lunta freste og brann. Stuerten miste heilt fatninga. Han nærmast hoppa over halvdøra og sprang på isen. Der sto han bak ein is-knultr og venta på den store smellen.

Maskinisten og resten av mannskapet hadde det moro i fleire dagar. Dei kunne ikkje forstå korleis stuerten greidde å kome seg over halvdøra så kvikt.

Han var litt opp i åra og heller tjukkfallen. Sjølv unge gutar på 17 – 18 år hadde vanskar med å kome over den halvdøra i ein fart.



Innhald

Katastrofepåska 1917	side 4
På ishavet som 15 åring	side 15
Første skip til Daneborg	side 20
Moskus frå Grønland	side 30
Frå arkivet	side 40
Rapport frå Polarstar	side 42
I vesterveg med Arktos	side 48
Nytt frå Ishavsmuseet	side 58
Frå samlingane	side 60
Eit 100 års minne	side 61

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. resepsjon 700 92 004 Tlf. kontor 700 92 900, mob 95 11 76 44

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør webjorn@ishavsmuseet.no

Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr. 300,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 750,-

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Aarvak får hjelp av Salvator. Foto Odd Bjørklo

ISSN 1891-9480

Katastrofepåska 1917

Av Webjørn Landmark

I godt over 100 år har nordmenn drive selfangst i ishavet. Over fleire generasjonar har fangstfolk funne sitt levebrød under ekstreme vilkår der vêrgudane kunne vere nådelause.

Ingen andre maritime yrke har prosentvis så mange fartøy gått tapt som i selfangststyrket.

I perioden 1925-29 forliste 8,9 prosent av dei norske ishavsskutene.

1930-34 forliste 6 prosent og 1935-39 7,1 prosent.

I ei 15 års periode frå 1924 til 1939 forliste 117 norske selfangstskuter.

Selfangsten i Kvitsjøen byrja i 1919 og dette feltet vart det mest utsette for forlis. I 1928 forliste 19 skuter på dette feltet, 11 av dei på eit døgn.

Men på dette feltet var det færre fangstfolk som kom vekk, det var lettare å berge seg sidan feltet låg nær land, og oftast så var det kameratskuter i nærleiken som kunne kome til å berge dei. Verre var det i Vestisen.

Den største selfangstkatastrofen

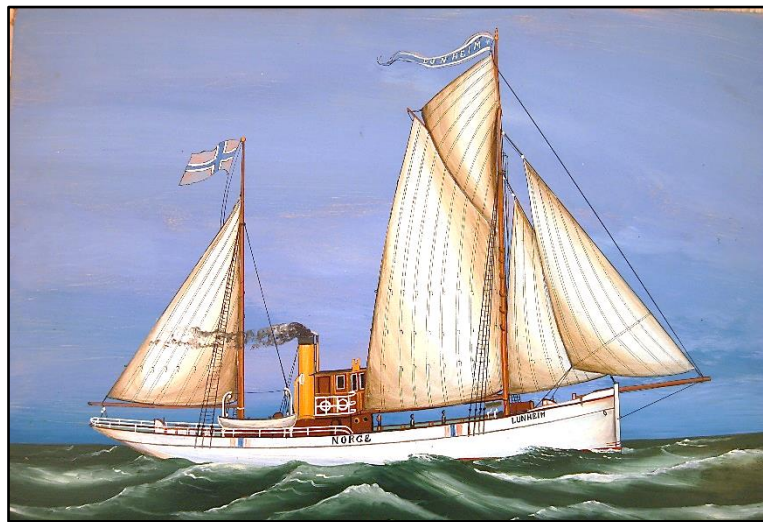
I 1917 kom seks skuter vekk i Vestisen med 74 mann om bord. Mange som har omtala og skrive om katastrofen seier at det forliste sju skuter i Vestisen dette året og at 88 mann miste livet. Dette er ikkje heilt rett.

Forklaringa er at dei også har rekna med «Hercules II» som gjekk frå Ålesund 4. april 1917 på veg til vestkysten av Grønland for å fangste kvalross med eit mannskap på 14.

Det er det siste ein veit om skuta.

Ingen veit så mykje om kva som skjedde i påska 1917 i Vestisen.

Men vi veit at skutene som kom vekk - D/S «Admiralen», Bergen, gjekk ut 29. mars (12 mann), D/S «Arctic», Ålesund, gjekk ut 2. april (12 mann), D/S «Aslak», Ålesund, gjekk ut 28. mars (12 mann), D/S «Ceres I», Tønsberg, gjekk ut 29. mars (12 mann), D/S «Heim», Ålesund, gjekk ut 2. april (13 mann) og D/S «Lunheim», Ålesund, gjekk ut 22. mars (13 mann) - var i fangst inne i isen nordaust av Jan Mayen då det



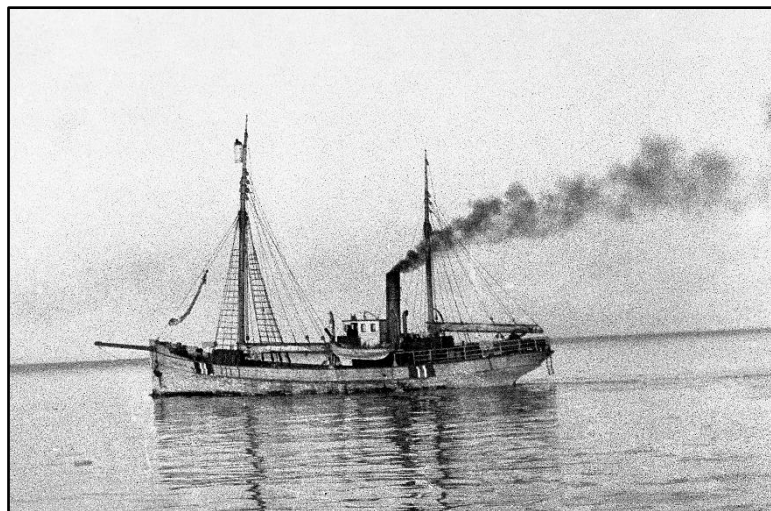
Måleri av «Lunheim» i utstillingane til Ishavsmuseet.

bles opp til nordaustleg orkan natt til den 8. april.

Fem andre skuter var i det same området, men greidde å kome seg unna så vidt det var etter fleire harde døgn.

Ei av desse var «Lysningen» og der om bord kunne dei fortelje at «han vart så grådige å blåse at skuta lydde ikkje verken maskin eller ror». Alle desse fem skutene hadde skader etter isflak som orkanen peiste mot dei.

Dette var før radioen var vanleg om bord i skutene, folk heime tok ikkje til å forstå at ei katastrofe hadde skjedd før langt ut på sommaren, 9. august, fire månadar etter katastrofen, og etter at alle dei andre skutene var komne heim, gjekk alarmen.



«Lysningen»

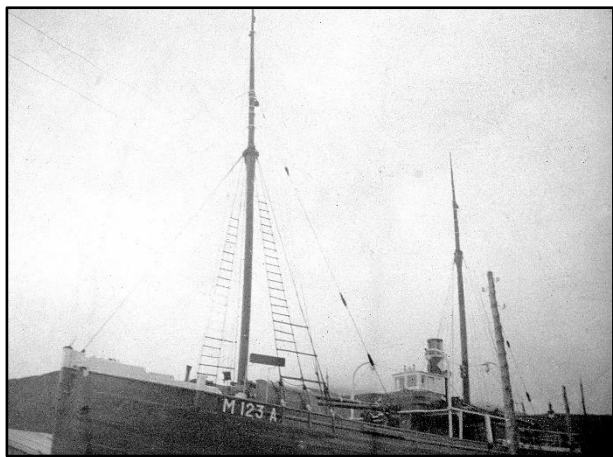
Men alt då dei første skutene kom heim 20. april, vel ei veke etter uvêret, starta rykta å gå om fleire sakna skuter.

Fangstmennene sjølve snakka lite om skadevêret som hadde vore. Dei ville ikkje uroe dei som venta heime.

Peder Eikrem frå Volda var med «Skansen» på fangst dette året, og etter heimkoma fortalte han ein kamerat om det uhyggelege uvêret og sa han ottast at dei sakna skutene hadde forlist.

«Då spurde kameraten min meg om eg hadde vorte galen som kom heim å snakka slik. Det ville få folk til å tru det verste, og når dei så har syrgt seg halvt i hel, så kjøme skutene heim i god behald».

Sidan nemnde ikkje Eikrem meir om stormen før etter 45 år.



«Skansen». Foto Martin Pedersen frå Helene Pedersen.



Måleri av «Admiralen» frå utstillingane på Ishavsmuseet.

9. august begynte avisene og skrive om kva som kunne ha hendt i Vestisen.

Reiar Michael Knutsen som eigde to av dei sakna skutene, «Heim» og «Arctic», opplyser at det var konferert med fleire av dei mest erfarne skipperane om å utruste ein leiteaksjon. Dagen etter er handelsdepartementet inne i bilde, og dagen etter kjem amtmann Ihlen til Ålesund for å drøfte ein hjelpeekspedisjon.

Det vart sett i gong med å finne høveleg skute for ein slik ekspedisjon, og laurdag 18. august seglar den splitter nye «Flemsøy» avstad på leiting. Skipper var Johannes Brandal, og ekspedisjonssjef var skipper Johan Olsen.

Dei siste observasjonar før stormen

Ein veit lite om overfarten til Vestisen.

Den 5. april meinte skipper Ragnvald Abrahamsen på «Driftig» å ha sett «Ceres I» i posisjon 70,50 N og 5.30 V.

Natt til påskeaftan den 7. april var skipper Severin Hessen på «Polheim» om bord i «Aslak». Dei hadde då 3-400 dyr og alt var vel om bord. Dei låg då på 68 grader n.br. Han hadde også observert «Lunheim», «Arctic», «Aslak» og «Heim» dagen føre.

Første påskedag om ettermiddagen braut det ut eit kraftig uvêr med orkan frå nordvest. Orkanen rasa i over eit døgn før den la seg like raskt som den var kome.

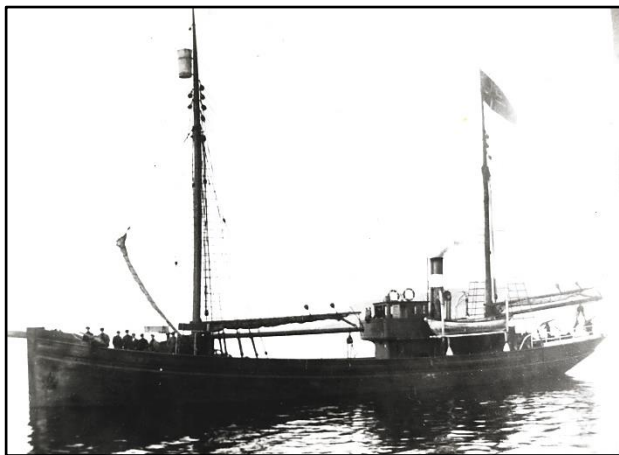
Skutene som var hardast råka låg då på fangstfeltet i posisjon 70 gr. 54 min. nordleg breidde og 4 grader vestleg lengde.

Då orkanen la seg var «Polheim» åleine og dei gjekk i sikksakk og leita etter kameratskuter i åtte timar utan å sjå dei igjen. Etter at orkanen la seg var det heller ikkje nokon andre av dei om lag 50 skutene som var på feltet som hadde sett noko til dei sakna skutene. Heller ikkje vrakgods.

I tillegg til desse var også 15 fartøy på botlenosefangst ved Svalbard og nord for Færøyane, men heller ikkje desse kunne rapportere om noko funn.

Å finne årsaka til at skutene forliste vert mest spekulasjonar. Men at orkanen var hovudårsaka er det lite tvil om. Legg ein til vanskelege isforhold og 40 kuldegrader har ein nok opp summert det meste av årsaka.

Hessen på «Polheim» meinte at dei sakna fartøy mest truleg hadde vorte øydelagde av nedising.



«Driftig»

Ei anna forklaring kunne vere at dei vart trefte og knuste av store isflak i vill dans på det frodande havet.

Det var tidleg i sesongen og alle skutene var tunge av bunkers og proviant for fleire månadar i isen. I tillegg til ei enorm vekt grunna ising.

Kanskje fekk skutene slik medfart inne i isen under orkanen at dei seinare bukka under i open sjø då det verste uveret var over.

Mannskapet om bord i «Driftig» såg ei av skutene som aldri kom att då «Driftig» var på veg inn i isen etter orkanen. Snøtjukka var slik at det ikkje var råd å oppfatte korleis det stod til med båten.

Kanskje vart skutene knuste inne i storisen slik det heldt på å skje med «Driftig». Eller kanskje er forklaringa gamlekarane ofte snakka om, nemleg at skutene kunne ha bakka seg ned på Jan Mayen i orkanen og havarert på den måten. Andre skuter har vore på nippet til å verte knuste mot vulkanøya i langt betre ver.

Det mangla ikkje på spekulasjonar og teoriar om dei sakna skutene. I 1917 var seks ishavsskuter senka av tyske ubåtar, i alle fall fire av dei var senka av den tyske ubåten «U 28», «Duen», «Sverre II», «Alaska» og «Sydkap» var senka i Austisen.

Ryktet gjekk naturlegvis snøgt om at enkelte av dei sakna i Vestisen også var råka av ubåtkrigen. Eit lesarinnlegg i Sunnmørsposten 24. september henviste til hamburgerbladet «Hansa» nr. 30 der det i ei liste var nemnt at «Lunheim» og «Arctic» skulle vere senka av tysk ubåt.

Men skutene i Vestisen skulle ha vore utanfor den erklærte faresona. Dagen etter melde Oslo-avisa Tidens Tegn at denne lista ikkje var til å stole på, då fleire båtar som ikkje var senka sto oppført.

Faktisk viste det seg seinare at av ei liste på 20 namn var 12 falske.

Ei av skutene som kom seg gjennom uveret flytande, var D/K «Driftig».

Då båten kom heim frå Vestisen, fortalde mannskapet kva dei hadde opplevd. Før stormen kom på, låg «Driftig» langt inne i isen nordaust for Jan Mayen. Det var godt vêr, men lite fangst. Mannskapet skulle til å ta pause i arbeidet og feire påske då barometeret tok til å falle kraftig. Skipper Ragnvald Abrahamsen var uroleg og praia eit par andre skuter som låg like ved. Men dei ville sjå situasjonen an.

«Driftig» sette kursen ut av isen. Men orkanen kom før skuta nådde ope hav. «Driftig» heldt på å verte knust mellom storisane som vart pressa saman. Dei fekk eit stort isflak inn på dekk. Isflaket knuste rekkestøttene på eine sida, men stogga mot maskinkeisinga. Heldigvis la skuta seg over og kvitta seg med isflaket.

Neste dag kom skute og mannskap seg ut i ope hav. Lite bunkerskol var brukt. Skuta låg tungt i sjøen og var sterkt nedisa. På det kaldaste var temperaturen nede i 40 minusgrader. Sjøsprøyten fraus straks til is på riggen og overbygget.

For å berge seg laut mannskapet kvitte seg med mykje av kolet. Då kulden gav seg noko, greidde dei å banke vekk mesteparten av isen på skuta. Men faren var ikkje over.

I rom sjø truga ein annan fiende. Polarstraumen og den overhendige vinden laga bårer som var nær ved å sende «Driftig» i djupet. Og sjøen toppa seg i skavlar som slo over skuta som kanonskot.

På veg inn i isen hadde «Driftig» skote to småkvalar. Så dei hadde kvalolje om bord. Skipper Abrahamsen gav ordre om å fylle kvalolje og maskinolje i sekker som vart slepte i sjøen feste til løparar av kvalline. Det var hol i sekkene slik at olje rann ut og dempa dei verste skavlane. Når sekkane var tomme for olje, vart dei halte inn og på fylte meir olje.



Skipper på «Arctic» Godtfred Brandal. Kolstift-teikning i utstillingane til Ishavsmuseet. Godtfred sin bror, Ole O. Brandal var skipper på «Lunheim» og begge kom vekk i 1917.

I eit par lange døgn heldt mannskapet på «Driftig» på med dette arbeidet. Då løya uveret og mannskapet fekk tetta ein mindre lekkasje på skuta.

Dei heldt deretter fram med fangstinga, men det var dårleg stell. Og dei for heim i månadsskiftet april-mai.

Peder K. Eikrem som var med Ålesundskuta «Skansen» fortalde til avisa Møre 45 år etter forliset at det var mest miner dei var redde for før dei la ut.

Han fortel vidare at 1916 hadde vore eit godt år på Ishavet med store lutar til mannskapet, og det var derfor mange som ville av garde i 1917. Ingen snakka om storm eller vanskeleg is som nokon fare, derimot dei tyske undervassbåtane og minebelta som skulle vere lagde borti i havet. Det var derfor dei som ikkje fekk lov av sine nærmaste til å reise på ishavet dette året.

«Skansen» var ei stimskute. Ho kom seg seint av garde og nådde først iskanten påskedagsmorgon i eit strålande vêr. Isen låg der flat og fin som det skulla vore eit fjellvatn, fortel Eikrem. I middagstida tok det til å blåse og skuta byrja gå mot vinden.

Eikrem fortel vidare at då han kom på vakt ved midnatt «bles det so det hylte».

«Skansen» hadde då snutt og gjekk nokså trygt gjennom tett småis. Det var stuvande mørkt og bitande kaldt – ned mot 40 kuldegrader.

Kring kl. halv to om natta kom dei ut i ope hav – det så opprørt og stygt ut. Eikrem fortel at havet kokte og bobla som ei fossande potetgryte – det var som å ligge på ein vulkan.

Skuta tok inn mykje sjø. Brota kom veltande innover attanfrå. Svalkeportane svalde ikkje unna – truleg var det fastfrosne – og pumpene i maskinrommet greidde ikkje å ta unna.

Dei måtte slå hol på rekka, men ho var så ispansra at sjølv det ikkje var enkelt.

Då det vart lyst 2. påskedag, søkte dei inn i isen for om mogleg å finn ei «le» der, men ut på dagen kom dei inn i storis og måtte snu.

Dei prøvde då å legge seg til like innanfor iskanten, der det var opne råker. Her rasa dei så unna stormen saman med småisen. Men her fekk dei seg også ein ny fiende – storisen. Dei måtte ta i bruk både maskin og av og til segl for å manøvrere seg unna så dei ikkje vart knuste mot desse is-kolossane.

Utanfor iskanten såg vi eit frykteleg brot, og det vart snakka om om bord at hadde dei vorte trefte av eit slikt brot så hadde dei vore gravlagde på ein augneblink.

Dei torde derfor ikkje å gå ut i ope hav, sjølv om dei også frykta for natta inne i isen. Men heldigvis vart det ei ljøs natt, så dei greidde å oppdage storisane etter kvart som dei nærma seg.

Den forferdelige kulden hadde også gitt seg. Men orkanen holdt ved.

3. påskedag holdt det på å gå gale. Ein svær storis kom jagande. Skipperen prøvde å få skuta unna, men ein storsjø kom og slengte henne mot isen så ho heldt på å bli knust. I staden la ho seg unna og smatt forbi.

Natt til 4. påskedag var orkanen spakna. Dei snudde skuta og setje baugen mot vêret, men først etter to døgn til var heile stormen over. Då var skuta koma heilt til Jan Mayen.

Etter uvêret prøvde dei å kome i fangst, men isen var heilt knust, og selsamlingane borte. Det var berre ein og annan selen å få.

Andre skuter såg dei ikkje før etter fire-fem dagar, då dei møtte Ålesundsskuta «Øst», som mellom anna hadde fått stormasta avbroten i orkanen. Også «Skansen» hadde fått stygg medfart og lak så mykje at dei ikkje torde å sleppe den andre skuta av syne på eit par veker.

Då gjekk dei til Isafjord og reparerte og gjekk på fangst i Stredet. Også der var det vanskelege forhold.

Benjamin Brandal var skipper på «Haugen» i 1917 i Stredet og har fortalt om eit uvanleg vanskeleg år i Stredet, med is som han kalla restane av påkestormen. Det var hard is, tett baks med skodde og hard isskruing over alt. Dei hadde, i lag med «Aarvak» og skipper Vebjørn Landmark, blitt liggande og drive i tett isskruing i 12 dagar. Likevel var det berre «Haugen» og «Aarvak» som hadde last i Stredet det året.

Skutene som kom vekk i 1917 var ikkje av dei minste. Faktisk så vart dei fleste av dei, etter den tid, rekna som store.

«Lunheim» var den største av dei seks skutene med ei lengd på 95,2 fot og knappe 120 bruttotonn. «Lunheim» var den største skuta på Brandal då den var bygd i 1912, og i fleire år framover. Den var også blant dei første som var spesialbygde for selfangst.

«Admiralen» var minst med 76,6 fot, dei andre låg i mellom desse.

I dag hadde det sjølv sagt vorte omtala som livsfarleg å gå på selfangst i Vestisen med slike farkostar. Dei polare lågtrykka som herjar i området kan vere svært så lokale og femner ikkje over så store områder.

Hjelpeekspedisjon

Om morgonen laurdag 18. august gjekk D/S «Flemsøy» ut frå Ålesund for å leite etter dei som var sakna.

Skipper på «Flemsøy» var Johannes Brandal; leiar for ekspedisjonen var Johan Olsen frå Ålesund. Ekspedisjonen, som kosta 80.000,-



«Flemsøy» ved Angmagssalik under leite-ekspedisjonen i 1917.

kroner, var finansiert av fleire reiarar, med god statleg støtte.

Torsdag 23. august kom «Flemsøy» til Jan Mayen. Det vart leita på begge sider av øya, men det var ikkje noko å finne som stamma frå dei sakna skutene.

Dei gjekk oppunder Aust-Grønland og finkjemde Liverpool-kysten like nord for Scoresbysund. Lenger nord enn til 70 grader 22 minutt nordleg breidd kom dei ikkje på grunn av mykje is.

Ferda gjekk sørover; langsmed kysten der isen gjorde det mogeleg.

Den 1. september kom skuta til Angmagssalik. Ekspedisjonsleiaren på «Flemsøy» hadde sett sin lit til denne plassen, men dei kom ikkje fram på vrakgods eller opplysningar som kunne kaste lys på mysteriet.

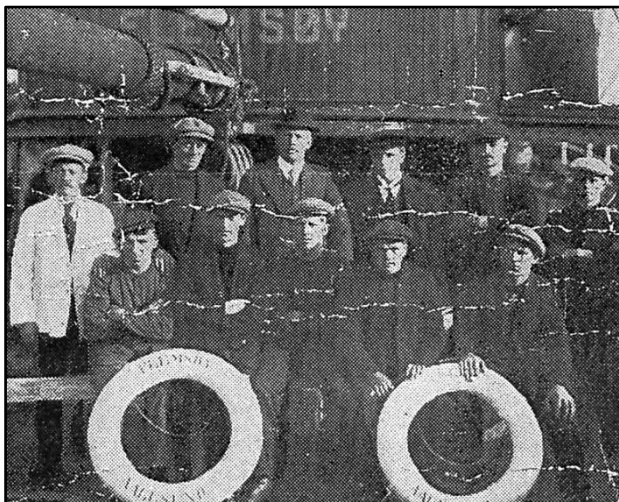
«Flemsøy» sette kursen for Island og kom inn til Isafjord den 7. september. Derifrå gjekk dei til Siglufjörður.

Dit kom det telegram frå Langanes om at presten ved Saudanes hadde funne ein fangstbåt halvfull av sand i fjøra den 5. september.

Etter mange og lange diskusjonar fekk dei kjøpt båten med sysselmannen for 250,- kroner. Det viste seg at båten var bygd av båtbyggjar Nedregaard i Ålesund og var ny av året.

Først trudde ein at båten hørde til «Lunheim». Seinare vart det slått fast at han hadde høyrte til «Heim». Av taustubbar på fangstbåten såg det ut som han var skoren frå skutescida med kniv.

At denne båten vart funnen ved Langanes styrka trua på at dei sakna fartøya kunne vere gått ned



Mannskapet på «Flemsøy» i 1917. Bakre rekke frå venstre: Stuert Karl Klemetsen, skytter Ingebrigt Follestad, ekspedisjonsleiar Johan Olsen, skipper Johannes Brandal, maskinist Ole L. Godø, Hans Knutsen. Fremst frå venstre: Karsten Brandal, Ragnar Sollid, Harald Frantzen, Johan Røyset og Nils Knutsen. Foto frå utklipp av Aalesunds Avis 18. september 1917.

i nærleiken av Jan Mayen, då straumen herifrå går inn under kysten av Island.

I Vestisen vart det elles funne ei livbøye, men ein kunne ikkje seie om denne kom frå ei av dei sakna skutene eller frå ei som hadde vore i hardt ver, då der kunn sto Ålesund på bøya.

Den Islandske selfangaren «Kapur» skulle også den 10. juni ha observert eit stykke av ei gråmåla skipssida på 65 grader nord og 32 grader vest. På skipssida skulle der ha vore ein del ishud, og dei kunne sjå at der var tjørøpapp mellom ishuda og sida. Men dei hadde ikkje granska funnet noko nærare.

Då «Flemsøy» var innom Island var «Kapur» ute på fiske og dei fekk ikkje fleire førstehands opplysningar om observasjonen.

Om kvelden den 17. september klappa «Flemsøy» til kai i Ålesund. Leiteaksjonen var slutt. Over 2500 nautiske mil hadde skuta gått på leiting etter dei sakna selfangarane. Alt dei hadde funne var fangstbåten som hadde drive i land på Langanes på Island.

Dermed laut folk forsonne seg med at skutene og mennene om bord aldri ville kome heimatt.

Dei seks skutene

D/S «Admiralen» var bygd i 1906 ved Skaaluren skipsbyggeri, Rosendal, og var 76,6 fot lang og 20,1 fot breidd. Den var såleis den minste av dei som kom vekk.

Då den var ny hadde den ein bensinmotor på 10 hk. Denne vart utskifta i 1908 med ei tostegs dampmaskin på 56 hk. «Admiralen» var bygd for Sigurd Johannesen og Gustav Puntervold i Bergen. Båten var bygd for havfiske, og var første gong på selfangst i 1912. Same år vart Hohan Baumann, Kristiania, eigar av båten. Den vart disponert av P. Th. Sandborg i Ålesund.

Dei 12 som kom vekk med «Admiralen» var:

Skipper Karl H. Brandal, 24 år Brandal, maskinist Johan Rasmussen Lausund, 58 år Ålesund, fyrbøtar Sverre O. Vaagen, 18 år Sande, skyttar Odin Løset, 24 år Syvde, skyttar Paulus Flø, 25 år Ulsteinvik, stuert Audin Furst Nykrem, 18 år Herøy, Johan Rasmussen, 17 år Ålesund (son av maskinisten) Petter Jørgensen Havnegjerde, 17 år Langevåg, Elias Vadsetrem, 17 år Langevåg, Ragnvald Dyrkorn, 16 år Stordal, Mauritz Vågen, 21 år Herøy, Alfred Vaagen, 23 år Herøy.

D/S «Arctic» var bygd ved Skaaluren Verkstad i 1912, og fekk ei lengd på 88 fot, men vart forlenga til 95 fot seinare. Den var 22 fot breidd og 9,3 fot djup. Nybygget fekk ei tostegs dampmaskin på 74 hk, levert frå Brunholmens mek. Verkstad. «Arctic» var bygd for AS Skjærva (Michael Knutsen) Ålesund.

Dei 12 som kom vekk med «Arctic» var:

Skipper Gotfred Brandal, 28 år Brandal, maskinist Rasmus Østrem, 29 år Ålesund, Knut Visnes, 19 år Kristiansund, skyttar Ole Leira, 20 år Volda, skyttar Ingvald Sulebakk, 27 år Sula, Ruben Grimstad, 17 år Hareid, Alf Nielsen, 18 år Kristiansand, Sverre A. Bjåstad, 19 år Hareid, stuert Ingvald Molvær, 23 år Langevåg, Otto Moe, 25 år Ørsta, Laurits Scheldrupsen, 20 år Gildeskål, Ole Rise, Hareid

D/S «Aslak» var bygd i 1913 ved Gravdals skipsbyggeri i Opsanger. Lengda på nybygget var 87,4 fot og den var 21 fot breidd med ei bruttotonnasje på 104. Skuta vart utstyrt med ei dampmaskin frå Aalesund mek. Verkstad på 75

hk. Opprinneleg var «Aslak» tinga av den tyske professor Karl Wilhelm Neuerburg å var tenkt til ein polarekspedisjon, men Ole Solbjørg, Ålesund, kjøpte fartøyet på slippen og var reiar ved forliset.

Dei 12 som kom vekk med «Aslak» var:

Skipper Jørgen Eksund, 36 år Ålesund, maskinist Emil Relling, 41 år Ålesund, Sivert Ose, 19 år Ørsta, Tore Bøifot, 27 år Strømsneset, skyttar Arne Ryste, 23 år Ørsta, Odin Langø, 32 år Nordmøre, Einar Finvik, 19 år Kristiansund, Johan Eksund, 17 år Ålesund, Martin Myklebust, 17 år Ørsta, Jakob Olsen Hovdenak, 19 år Ørsta, Olav Gurskevik, 23 år Gursken, Georg Johansen, Sverige.

D/S «Heim» var bygd i Lurvika i Aure i 1879. Båten var då 87,9 fot lang og 22,2 fot breidd med bruttotonnasje på 109. «Heim» var bygd for landhandlar Peter Th. Buschmann frå Lurvika i Aure. I 1899 er det Johannes Hovland og Rudolf Olsen som sel båten til Peder Devold, Lars Bakke og A. J. Øvre i Ålesund. I 1913 fekk skuta innsett ei tostegs 20 hk dampmaskin ved Liaaen i Ålesund. Den vart også ein del ombygd. I 1916 kjøper AS Ishavet (Michael Knutsen) D/S «Heim».

Dei 13 som kom vekk med «Heim» var:

Skipper Kristoffer Huseby, 33 år Langevåg, skyttar Birger Hatlenes, 26 år Vanylven, Kornelius Molvær, 21 år Langevåg, Einar Vold, 25 år Buksnes, Adolf Haug, 25 år Leka, Hans Hay, 24 år Tromsø, Oskar Bjerke, 19 år Ålesund, Bjarne Honningsvåg, 17 år Ålesund, Martin Trandal, 24 år, Ottar Huseby, 21 år Leka, Stuert Fredrik Fredriksen, 50 år Tromsø, maskinist Albert Hoel, 26 år Ålesund, fyrbøtar Johannes Øien, 20 år Molde.

D/S «Lunheim» var bygd ved Hans Gravdals skipsbyggeri i Opsanger i 1912. Nybygget var 95,2 fot langt med 119,83 bruttotonn. Den fekk ei dampmaskin på 105 ihk bygd ved Rosenberg mek i Stavanger. Det var Ole S. Brandal som fekk bygd «Lunheim» og den var ei stund den største selfangar på Sunnmøre. I 1915 fekk Ole S. Brandal bygd ei enda større skute, «Lysningen», og han selde då «Lunheim» til Thalberg og Holm, Ålesund. «Lunheim» gjekk

ut frå Ålesund 22. mars 1917 utrusta frå Thalberg, men den vart seld til AS Lunheim, Olaf Stokken, Sandefjord etter avgang til Vesterisen.

Dei 13 som kom vekk med «Lunheim» var:

Skipper Ole O. Brandal, 25 år Brandal (bror til «Arctic» sin skipper), maskinist Gerhard Berg, 47 år Bolsøy, skyttar Karl Severinsen, 25 år Ålesund, fyrbøtar Severin Severinsen, 25 år Ålesund, stuert Hjalmar Johansen, 20 år Tromsø, skyttar Gunnar Kjær, 26 år Tromsø, Mathias Blomvik, 19 år Ålesund, Rolf Frøland, 19 år Ålesund, Ole Elgenes, 30 år Veøy, Carl J. Henriksen, 27 år Hemmerfest, Ole J. Dyrkorn, 18 år Stordal, Nils Krøvel, 19 år Ørsta og Petter M. Ringdal 19 år Bø.

D/S «Ceres I» var bygd ved Svendborg verkstad i 1912 som seglskip, men vart ombygd til dampskip i 1917. Den hadde ei lengd på 78 fot, 98 bruttotonn. «Ceres I» hadde ei 2 sylindrars dampmaskin. (Gøteborg 1893). Reiar var N. O. Lofstad med fleire i Tønsberg.

Skuta hadde eit mannskap på 12 då den forliste, men ingen kjelder har klart å spore opp mannskapslista til denne. Dei fleste i mannskapet var frå Ålesund og Møre.

Den sjuande skuta

«Hercules II» var bygd ved Gravdals skipsbyggeri i Opsanger i 1913. Båten var 98,2 fot lang og fekk ei dampmaskin på 115 ihk frå Trondhjems mek verkstad. Det var AS Elf, Oslo som fekk bygd «Hercules II».



Mannskapet om bord «Hercules II» i 1916. Foto frå Ada Johannesen.

Selskapet hadde etablert seg i Ålesund med skipper Johan Olsen som driftsleiar. Selskapet hadde tidlegare kjøpt «Sleipner» og hadde hatt ein del med «Vesterisen» å gjere.

Skipper Knut Olsen, bror til Johan, ønskte seg ei skute av same type som «Hercules», men større. Dermed vart «Hercules II» tinga med «Vesterisen» som førebilete.

Knut Olsen var skipper då skuta var på sin første ishavstur i 1913.

I 1916 vart «Hercules II» skøytt over til AS Aalesunds Fangst & Fiske Co.

4. april 1917 gjekk «Hercules II» ut frå Ålesund og skulle på kvalrossfangst ved vestkysten av Grønland.

Etter at dei forlèt norskekysten har ein ikkje meir opplysningar om «Hercules II». Skipperen hadde sagt at dei rekna med å vere attende i Ålesund rundt midten av september, men at det kunne verte til midten av oktober.

I slutten av november måtte ein innsjå at «Hercules II» mest truleg hadde kome vekk og vart rekna som den sjuande skuta som forliste med heile mannskapet i 1917.

Skippskontrollen uttala under sjøforklaringa at han ikkje hadde tru på at «Hercules II» kunne ha forlist på opne havet. Til det var den for sterk og godt bygd, og den hadde eit «præktig maskineri».

Årsaka måtte vere grunnstøyting, isskruing, samanstøyt med isfjell eller ei mine.

Det vart ikkje funne spor etter «Hercules II».

Dei 14 som kom vekk med «Hercules II» var: Skipper Knut Olsen, Ålesund, maskinist Christian Tonning, Larvik, fyrbøtar Peter B. Knutsen, Bergen, stuert Peter Hagen, skyttar Johannes Larsen, Mosjøen, skyttar Joakim Molvær, Ålesund, Johan Follestad, Ålesund, Lars Fylling, Ålesund, Oscar Olsen, Østersund Sverige, Per Fiskaa, Ålesund, Daniel Bjerknes, Ålesund, Johan Lervaag, Nordland, Dankert Sylte, Ålesund, og Abel Larsen, Ålesund.

Loggboka til «Hercules II»

Der var lite spor etter forlisa i 1917. Ein fangstbåt vart funnen. Men med så mange skuter skulle der vere så mykje meir.

Frå «Hercules II» som gjekk frå Ålesund med kurs for Grønland vart det og funnen ein gjenstand, fleire år etter.

Det var skipperen på «Hercules II», Knut Olsen, som så gjerne ville sende ei helsing heim til kona si før han sokk i havet.

Ja, så sterkt ville han det at helsinga kom fram, sjølv om det skulle gå nesten 30 år, og med hjelp av alle verdens gode makter.

Det hadde seg slik at når «Hercules II» sokk i havet, så flaut skipsjournalen opp. Ein slik journal ligg vanlegvis i ei skuff i ein kommode, men denne gangen så flotna altså journalen opp etter forliset og vart liggande og drive i sjøen. Eller kan det vere at mannskapet har gått i båtane og skipperen har teke med seg loggboka?

Lenge etter forliset var det at ein Færøysk fiskar fann journalen flytande i sjøen og tok den med heim. Då hadde denne journalen lege så lenge i sjøen at det meste som var skrive var uleseleg. Men denne fiskaren tok vare på denne journalen. Uvist kvifor.

Og så kom vi fram til 1940. Då var det ein båt med namn «Silva» som ville rømme frå den tyske okkupasjonsmakta her. Den kom til Brandal og leigde ein skipper herifrå, Bertel Landmark.

Han var bror til enka etter den skipperen som gjekk i havet i 1917, med «Hercules II».

«Silva» gjekk til Torshavn og vart verande der desse fem krigsåra.

På ein eller annan måte så fekk denne skipperen, Bertel Landmark, greie på at her var ein gammal fiskar som skulle ha skips journalen etter «Hercules II». Han fekk fatt i fiskaren, og fekk overlevert journalen for å ta den med heim til enka til skipper Knut Olsen, som då var søster til Bertel Landmark

Men så viser det seg at Bertel blir sjuk, han blir innlagt på sjukehus i Torshavn og dør seinare der.

Skulle journalen likevel bli verande der?

Nei, skjebnen slår til igjen. Fleire av Brandalsskutene blir verande i Halifax under krigen. Dei er no på heimtur i lag med andre

skuter som skal til Brandal. Dei får storm i Atlanteren, og brukar meir bunkers enn planlagt. Dei må inn til Færøyane for å bunkre.

Her får ein av desse skipperane, Knut Olsen, som er son av den Knut Olsen som gjekk i havet i 1917, greie på at onkelen hans, Bertel, ligg på sjukehus her og går for å besøke han.

Her får han overlevert skips journalen frå «Hercules II», og tek han med heim til mor si. 28 år etter forliset kom helsinga fram.

Då journalen til «Hercules II» vart funnen på Færøyane kan det vere ein teori at «Hercules II» har forlist nær Færøyane og ikkje i storstormen i Vestisen. Kunne det likevel vere hald i rykta om minesprenging?

Andrea Olsen, født Landmark, satt igjen med 7 born i alderen 12 år til 3 månadar etter at Knut kom vekk på «Hercules II». Bror til Knut, Oluf, døde same året. Ein tredje bror, Theodor kom vekk med «Kviteggen» tre år seinare. Heller ikkje der fann dei noko spor i ettertid.

Kjelder:

Ishavsmuseets arkiv,
«Når storstormen rasar» artikkel av Finn Sindre Eliassen (Ishavsmuseet 2002),
«Ishavsfart» Odd Volla, 1951,
«Ishavsskuter» Johan Ottesen 1999,
Ulike avisartiklar frå Aalesunds Avis,
Romsdals Amtstidende,
Nordisk Tidende,
Aftenposten,
Vestfold Arbeiderblad,
Bergens Tidende,
Trondhjems Adresseavis,
Trondhjems Folkeblad og
avisa Den 17de Mai,
august, september og oktober 1917.

1917- påska slik «Polheim» - karane opplevde den

(Frå Sunnmøre Arbeideravis 6. april 1977)

Både været og isforholda var, der vi lå med «Polheim», forskjellig fra det som tidligere er beskrevet. Dessuten er det ikke operert med det rette antall skuter. Det var ni skuter som forliste, ikke sju som det blir nevnt både i avisene og i kringkastinga. «Aslak», «Arctic», «Lunheim», «Heim», «Admiralen», alle fra Ålesund, «Ceres» fra Tønsberg, «Hercules II» fra Bergen pluss to nordlandsskuter som jeg dessverre ikke vet navnet på.

Det er de to siste man har utelatt, men i motsetning til de andre skutene nordfra som gikk i Østisen, var disse på feltene i Vestisen. Å si at «Hercules II» gikk ned i Vestisen er heller ikke helt riktig, mest sannsynlig forliste den ved Island på veg bortover til Vest-Grønland på kvalrossfangst.

Den som på denne måten korrigerer en del av det som tidligere har kommet fram i pressa, er den 79 årige Hans Elias Knutsen. Han var fyrbøter på «Polheim», som lå på feltet sammen med fire av de skutene som gikk ned i 1917. Dessuten var han med «Flemsøy» på leiting samme året. Hukommelsen er det ingen ting å si på. Og om ikke det skulle være nok, legger han en bunke 60 år gamle avisutklipp og bilder foran oss for å fjerne eventuell tvil.

Turen med «Polheim»

Vi gikk ut 19. mars som den første skuta det året. «Polheim» var utrustet med fem kvalkanoner og en stor fangstbåt som lå på styrbord side av dekket. Dette for å gå på kvalfangst hvis det var dårlig fangst på isen. Dessuten hadde vi to vanlige fangstbåter på galgedekk.

Den 24. mars kom vi frem på feltet, men det var ikke dyr å se. Derfor holdt vi oss utenfor iskanten i tilfelle det skulle dukke opp kval. Men det var ikke langt mellom stormene, så vi søkte da ly bak isstrimler. Dessuten var temperaturen svært lav.

Palmesøndag var det spesielt kaldt, minst 40 kuldegrader. Og storm. Skuta lå hele dagen bak en isstrimmel, og det var mye nedising. Den store fangstbåten samlet så mye is at skuta ble helt skeiv mot styrbord. Da sjøen så ut til å spise opp isstrimmelen, ble fangstbåten sammen med isen hugd på sjøen for å lette skuta. Imidlertid løyet vinden, så vi var ikke i vanskeligheter.



Skutene kunne verte svært topptunge under nedising. Her «Rundøy». Foto frå Anne Karin Notøy.

Var det dårlig vær hele tiden?

Nei, mandag og tirsdag var det måtelig bra, så vi fortsatte å rusle nord-østover. Natt til onsdag var det vindstille, men da kom snøen. Utover dagen snødde det voldsomt, og det var fremdeles kaldt.

Skjærtorsdag sluttet det å snø og det klarnet opp til sol og pent vær. I snøværet disse dagene hadde det kommet tre skuter, «Lunheim», «Heim» og «Arctic». De oppdaget vi først skjærtorsdag.

Vi fortsatte å gå i slakk is og sørpe som hadde lagt seg på sjøen, og vi fant litt fangst. Den samme dagen kom «Aslak» fra Ålesund. Også langfredag fangstet alle skutene, men da fangstinga skulle begynne påskeaften var vinden økt, slik at vi ikke kunne gå i nord-østlig retning, der fangsten befant seg.

Alle skutene lå da stille, og i ei råk i isen kom «Aslak» opp på siden av oss. Skipper Sevrin Hessen på «Polheim» ble da anmodet om å

komme om bord, og «Aslak» satte så en båt på sjøen og hentet Hessen i ni-tida på kvelden. Han ble der om bord til ca. klokken to.

Det begynte å blåse

Hvordan var været da?

Det var begynt å blåse litt mer, og det gjorde det utover hele natta. 1. påskedag var sørpa, som vi hadde ligget i, malt opp av sjøen, og om formiddagen begynte det å bli bare åpne havet. Sjøen gikk tung igjennom. Om kvelden, i åtte ni-tida, så vi de andre skutene for siste gang. Da forsvant lysene. Alle lå da og gikk mot været, vi lå lengst i le. Vinden økte og økte, så vi måtte stadig øke maskinkrafta for å holde mot vinden. Vi gikk til slutt med full fart, det vil si fulle krefter av de 120 hestekreftene som det var i «Polheim»'s maskin. De andre båtene hadde bare 70-75 hestekrefter.

Henimot midnatt satte vi ut drivanker og seks bølgedempere. Det vi var mest redd for var at de andre skutene skulle drive ned på oss. Men det var ikke lenge dette varte. Kabelen til drivankeret gikk av, og vi klarte ikke å holde skuta opp mot vinden. Da skuta slo seg på tvers måtte vi stoppe maskinen, det ville bare gjøre galt verre å la den gå. Det lille vi hadde oppe av mesan måtte vi ta ned, da det bare krenget skuta. Så lå vi der og dreiv.

I mellomtida hadde vi slått ut rekkebordene på babord side slik at sjøen kunne gå fritt. Vinden fortsatte å øke utover natta og skuta lå skeiv bare av vindpresset. Samtidig vasket sjøen uavbrutt innover skuta.

For en landkrabbe høres dette helt forferdelig ut.

Vi hadde vansker. I fire-tida natt til 2. påskedag fikk vi trøbbel med å holde vannet ute av skuta. Vi måtte gripe til dekkspumpene, og ved å surre noen av mannskapet til byssedørene, klarte vi å tømme det meste.

Plutselig helt stille

Det ble stilt på et blunk i fem-tiden om morgenen. Det var akkurat som om lufta revnet. Det ble med en gang god sikt og vi ble da helt

forbauset over at vi ikke kunne se noen av de fire andre skutene som vi hadde drevet sammen med. Det må være da de hadde gått ned.

Hva kunne være grunnen til at de hadde gått ned?

De hadde som sagt mindre maskiner. Dessuten fortalte mannskapet på «Aslak» da de lå ved siden av oss, at de hadde svært stor kullforsyning. Vi så at skuta var svært tung. Alt dette kullet hadde de for å gå til Danskestredet hvis det skulle bli dårlig fangst i Vestisen.

Gikk «Polheim» heimover med det samme?

Vi startet med det samme vinden ga seg, men dette tok vi egentlig som et alvorlig varsel, hvor rart det enn høres. Vi ventet at vinden kanskje skulle komme igjen fra en annen kant. Det er nokså vanlig. Ville vindretningen bli slik at han satte oss inn på isen, ville det blitt ei farlig affære.

Etter at vi startet gikk vi i åtte timer i sikksakk for å se etter de andre skutene, men vi fant ingen ting.

Vi kom til Ålesund som den første skuta fra feltet ca. 20. april. Dagen etter oss kom «Hisø».

På leiting med «Flemsøy»

Hadde du fått nok av fangstlivet?

Nei, jeg var ikke heime mer enn tre uker før det var på igjen, også denne turen med «Polheim». Vi startet 12. mai og var tilbake ca. 20. juli. 18. august gikk vi så ut med «Flemsøy» for å lete etter de skutene som var savnet. Vi fant som kjent bare en fangstbåt, eller rettere sagt fikk vi beskjed om at en fangstbåt var funnet ved Langanes på Island. Den skal ha tilhørt «Lunheim». Tidligere var det funnet en båt som hadde tilhørt «Aslak».

Var det ikke litt hardt å ta tre strake turer på ishavet?

Turen med «Flemsøy» var ikke hard. Dessuten var det ikke bare jeg som hadde vært i Vestisen tidligere på året. Ragnar Solli hadde også vært med der. Jeg var ungkar på den tiden og hadde ingen andre å tenke på.



Ishavsskuta «Hisø». Foto frå Kåre Lid

«Flemsøy» hadde vært på verksted den våren?

Ja, men ikke for reparasjoner. Den kom som nybygg, så dette ble første turen. Om selve turen er det ikke så mye å fortelle. Her er det meste sagt før uten for mange feilskjær. Staten og rederiene gikk sammen om denne leiteekspedisjonen.

Var det bra betalt?

Ja, jeg skal ikke klage. Vi visste hva vi fikk på den turen. Men på påsketuren ble det ikke fem øre på oss av mannskapet som hadde valgt lott framfor hyre. Det tok vi imidlertid igjen på turen til Stredet. Da hadde vi full last.

Etter «Flemsøy»-turen var det slutt på Ishavet for min del. Var med på silda før jeg måtte inn i marinen. Etterpå har jeg holdt meg på landjorda, slutter den spreke 79-åringen, som på denne måten håper at en del av de misforståelser i forbindelse med ulykkene i 1917 nå er ryddet vekk.

På ishavet som femtenåring på 50-talet

Av Knut Arne Romestrand

Knut Arne Romestrand (f. 1940) er frå Vartdal, men har vore busett med familien i Tresfjord i mange år. Han har hatt eit mangesidig yrkesliv på sjø og land. Han dreiv også rekneskapskontor og er medarbeidar i Bygdebladet. Han har fortalt om livet på Ishavet bl.a. i fleire pensjonistforeningar. Dette er ein artikkel som gir godt innblikk i kor livet kunne arte seg for ein gut i konfirmasjonsalderen på 1950-talet.

Når ein blir eldre, eller gammal som folk sa før er ein full av historier eller opplevingar som ein har med seg. Eg skal fortelje ei av historiene som eg har med meg. Ho er ikkje mykje merkeleg, men ho er frå ei anna tid, frå eit årtusen som er borte. Som vi her er framleis levande bevis på, levde det folk i det årtusenet og, ein av dei var eg.

Bygda eg vart fødd i og vaks opp i var ei lita bygd med om lag 300 menneske. Dei var bønder og fiskarar og andre sjøfolk, der var handverkarar og gardkjerringar, kårfolk, drenger og tenestejenter.

Dei gamlaste folka hadde alderstrygd. Mange ungdomar flytte frå bygda til andre bygder eller til byen. Her var ikkje arbeid til alle. Nokre få vart lærarar, ein eller to vart jamvel ingeniørar. Nokre vart fiskeskipperar nokre jamvel kapteinar. Nokre var krigsseglarar, men ingen syntest synd på dei.

Læraren i bygda var på lønnstoppen, det stod i den grå liknings-protokollen som kvar haust vart utlagd for ålmenta på disken i Samyrkjelaget. Der var ofte harde diskusjonar på benken i butikken over den protokollen.

Men der var nokre storfiskarar, skipperar og basar og selfangarar som ikkje låg langt etter læraren.

Og heltane våre var ikkje fjernsynskjendisane, for fjernsynet fanst ikkje. Heltane var storbasane og storskipperane på sjø og i is. Så dei aller fleste gutar måtte prøve sjøen eller ishavet eller



Møte i Ørskog Pensjonistforening der Knut Arne Romestrand (t.v.) tok tilhøyrarane med til ishavet. Her er han i kaffiprat med maskinist Leif Fagerlid. Foto frå Bygdebladet

utanriksfart før dei heldt fram med det, eller fann seg anna arbeid heime eller andre stader i landet. Dei var mannskap på sildefiske, ishavet, lineturar på Grønland eller Bjørnøya, dei dreiv trålfiske i Barentshavet eller Eggafiske, linefiske ved Shetland og Færøyane, Islandssildfisket.

Ein av dei første dagane i mars 1956 leikte eg meg i lag med ein kamerat nede i fjøra. Eg var 15 år han var 16 år.

Vi hadde begge vore på fiske, eg på storsildfiske som messegut, han jamvel på Grønland. Vi visste kva det var å jobbe steinhardt. Vi var lik mange av andre femtenåringar på Vartdalstranda som gjekk om bord i havfiskebåtane strakst dei var konfirmerte.

Likevel, vi var barn når vi leika oss nede i fjøra denne dagen. Så kom mor nedpå reina og ropa at no måtte eg kome heim, det var nonstid, og så var det far som ville meg eitkvart.

Og det han ville meg var at han hadde fått telefon frå han Bø-Johan som var syskenbarnet hans og stuert (vi sa aldri kokk) på ishavsskuta «Fangstmand» som skulle gå i Vesterisen. Han var oppradd for messegut, og ville vite om eg kunne ta jobben.

Eg kjende utferdstrangen bobla med ein gong, dessutan hadde eg alt erfaring som mess frå storsildfisket. Det var ikkje snakk om å seie nei,



«Fangstmand». Foto: Yksnøy

dessutan var lønna heile 320 kroner i månaden, mot berre 280 kroner som eg hadde hatt om vinteren. Sjømanssekk hadde eg, bøtt rettnok fordi eg hadde drege han etter vegen og slite hol då eg måtte gå frå verftet opp til bussen då eg reiste heim etter at storsildfisket var slutt, eg hadde ikkje hatt krefter til å bere den store sekken.

To dagar etter reiste vi til Ålesund.

Ved Brunholmen låg ishavsskuter side ved side, og provianterte og gjorde klart til ishavsturen. Stolte namn som «Isflora», «Aarvak», Polhavet», «Grande», «Hvalrossen», «Kvitungen».

Han Bø-Johan var i byssa og tok vel i mot oss. Han fylgde oss ned på lugaren, som eg syntest var både stor og fin, langt større enn den stekkjen som eg hadde hatt på storsilda. Det var ein tomannslugar der også stuerten låg. Bak køya mi, om lag i hovudhøgde var ei luke i skotet. Det var luka til proviantromet.

Ho var knapt ein meter i firkant. Denne kraup vi igjennom når vi skulle hente proviant, I proviantromet var og potetbingen. Provianten vart teken ned gjennom ei luke i dekket. Men denne luka vart skalka før vi gjekk til havs, og vart aldri opna det eg veit under heile turen.

Så all proviant måtte hentast gjennom denne tronge luka. Det einaste vi hadde på dekk var mjølbingen. Det var ei kasse oppe på galgedekk

og den inneheldt sekker med mjøl til baking og anna matlaging. Det var ikkje alltid like lett å hente mjøl der oppe.

Eg var som «guten som gjekk til nordavinden for å krevje att mjølet» som det står om i eventyret. Med andre ord, det hende mjølskya stod høgt når det bles og eg skulle hente mjøl til brød eller grautmjøl.

Ein gong kom skipperen ned frå tønna og sa at han såg ein lokal snøstorm på galgedekk og midt inni ein liten svart prikk. Frå tønna såg ein alt. Så hadde vi med oss eit digert ferskt okselår som hang luftig under galgedekk. Der henta vi søndagsmiddagen til der ikkje var meir. Så var der ei tønne med salta kjøt frå Argentina, raudt av nitrit og ei tønne med salta fleisk. Desse tønnene stod surra ved rekka på galgedekk.

Skuta var gamal, bygd i 1912. Ho hadde gammaldags fasong med klipperbaug og utoverhengande hekk, og var kraftig oppsigld. Ein kul på midten. Dei andre skuten var nesten alle ombygde og fasongen endra. Men skuta var sterk, ho var god til å bauge i tung is på grunn av klipperbaugen og hadde etter måten ei stor maskin.

Man ho hadde donkeykjel og gammaldags stimvinsj som kunne fryse i isen. Der var ikkje mannskapsmesse, mannskapet åt i lugaren sin eller på dekk når det var ver til det. Det var dei som budde «framom masten».

Men vi som budde «attanom masten» var offiserar inkludert meg. Vi hadde ei knøttlita messe attanfor byssa. Der dekte eg på bordet, serverte og der åt vi offiserane.

Og offiserane var skipperen, dei to skyttarane, maskinisten, maskinassistenten og smørjaren, stuerten og altså messen. Attanfor den att var maskinrista med nedgang til maskinen, og eit lite rom med ein vask, og eit lite toalettrom. Kvelden før vi skulle gå til havs låg skuta ved kai i Brandal, der ho var i frå.

Alt folket var heime, eg var åleine att om bord. Det var den 13. mars 1956. Kveldane var byrja å bli lysare.

Eg hadde ein plan; det var å gå opp i tønna svimlande 20 meter over dekk. Når her var



*Tønna på «Fangstmand» var høgt over dekk.
Foto frå Trygve Holm*

folketomt slapp eg at nokon erta meg, dersom eg ikkje klarte å nå målet men måtte snu nedatt. Dei første ti femten metera gjekk greitt. Men dei siste seks sju metera måtte klatrast etter ein smal loddrett leier, som hang laust og bevega seg når eg gjekk, ein såkalla lausleier.

Til dels hadde ein ryggen mot dekk. Og å kome seg over tønnekanten var heller ikkje enkelt. Eg kjende det isa i meg, men eg kom meg over kanten. Så stod eg der i tønna, såg det smale skutedekket 20 meter under meg. Og eg såg utover fjorden som eg hadde vakse opp attmed og som eg kjende godt. Han låg der grå og stor i marskvelden med måsflokkane sine, som låg og duva og venta på at noko skulle skulle skje. Langt der inne på andre sida timja eg husa heime, dei var mest kvorvne bort inne i kveldsdimma. Det var ei mil over dit.

Eg kjem i hug bestefar min. Han fortalde at konfirantane frå Barstadvik måtte ta seg teneste på Hareid når dei gjekk for presten. For det var der presten og kyrkja var. Det vart for langt å hente dei heimatt kvar dag. Han fortalde at han gret då han stod att og såg storfæringen heiste det brune seglet og sette kursen over fjorden heimatt.

–Eg kvitte på å gå nedatt, men beit tennene saman og kom velberga ned. Eg syntest eg hadde vunne ein siger.

Litt over midnatt var alle ombordkomne. Eg låg i køya mi og hørte maskinen starta opp. Så

sovna eg. Og eg sov heile natta, vakna først då han Bø-Johan vekte meg og sa at eg måtte stå opp. Kokka var halv åtte. Eg kom på dekk og såg berre hav rundt oss. Veret var fint, skuta duva sakte, logga var sett og logghjulet snurra frå hekken.

Heile overseglinga hadde vi fint ver, eg trur ikkje vi hadde oppe segl ein einaste gong. For vi hadde segl, fokke framme, vidare storsegl, eller trehuk som vi sa og mesan bak. Og segl vart alltid sett ved dårleg ver, skutene vart stødigare og det hjelpa på farta.

Jobben som messegut var grei. Kvar morgon vekte stuerten meg klokka halv åtte. Eg gjekk til duka bord. Etterpå vaska eg opp. Så var det å hente poteter, ei bøtte minst og skrelle dei. Vi var 19 mann så det gjekk mykje poteter. Så var det å hjelpe stuerten med ymse ting før middagen klokka 12.00.

Eg dekte på messebordet, og sette fram maten. Så stod anten eg eller stuerten i byssedøra og bakka opp maten til mannskapet. Dei fekk maten på aluminiumsplettar (aluminiums-tallerkenar).

Så tok dei maten, gjekk fram i lugaren og åt middagen. Dei fekk med seg salt og pepper eller flatbrød om det trongst. Vi kokte og kaffi til dei, dei tok med kaffikjelen fram i lugaren. Men ofte tok dei seg ei krus kaffi i byssa og prata med oss når dei hadde tid, eller sette seg i messa når der var plass.



«Fangstmand». Foto Trygve Holm

Brød og pålegg fekk kvar enkelt med seg fram på lugaren. Og mange hadde og med seg hermetikk heimanfrå, slik som sardiner. Når vi kom utanfor tolvmilsgrensa vart tobakksskapet si forsegling broten, og tobakken og sigarettane som vi hadde fått på utførsel vart delte ut. Det var eitt av høgdepunkta på turen. Framande namn på sigarettar som «Camel» «Lucky Strike», «Chesterfield» og «Philip Morris» svirra i røykskya.

Etter middag la stuerten seg ned og kvilde middag. Eg vaska opp og så var eg fri til det var på tide å setje på kaffien i halvfiretida.

Etter dette måltidet som var over om lag i halvfemtida, var det på tide å byrje på kveldsmaten. Om bord i «Fangstmand» trur eg han brukte å vere rundt klokka sju. Eg var i allefall som regel ferdig med å vaske oppatt klokka åtte. Det var alltid eitkvart varmt attåt brødiskivene til kveldsmaten.

Ofte middagsrestar som var varma oppatt.



Inn gjennom isen med «Fangstmand». Foto frå Trygve Holm

Etter at vi kom i isen hadde eg ei fast rutine. Når kveldsoppvasken var unnagjort tok eg på meg skinnhue, vottar og den store vadsmålstrøya eg hadde arva etter bestefar. Så var det opp i tønna for å snakke med den som stod der. Og no var eg ikkje kvisam for å gå dit opp.

Eg sprang opp og sette meg på tønnekanten. Og der stod som regel skipperen innpakka i ei fotsid skinntrøye, skinnhuve med digre øyreklaffar og kjempestore selskinnsvottar.

I eit futtural stod langkikkerten, som han kikra etter sel med. Dei sette pris på besøket, det var mange koselege samtalar mellom messen og skipperen eller ein av skyttarane når det var dei som var der.

Der kunne vere bitande kaldt, og stundom hende det at vi la stilt for natta før eg gjekk nedatt. Ishavet rundt oss var endelaust.

Det vart ein lang tur denne første ishavsturen min. Fangsten var dårleg . Ein heil flokk skuter fraus faste og vart vel liggande snart ein månad i isen før dei kom lause. Eg trur faktisk der var helikopter frå Island som var over dei og leverte reservedeler.

Vi vart ikkje faste, men vi fekk oss ein storm og vi måtte gå ut av isen og bakke på ville havet. Skipperen var nok redde for at vi skulle bli knuste i dønningar og storis.

Vi snakka eindel om storulykka som hende berre fire år før, då fem ishavsskuter med 78 mann sporlaust vart borte her i Vesterisen og kva som kunne ha hendt. Sjølv kjende eg nokre av dei, ein av dei var berre eit par år eldre enn eg.

11956 var radaren på full fart inn i den norske ishavsfåten. Men kunnskapen om å bruka han var ikkje alltid så god.

Vi hadde radar. Ein gong såg vi ein flekk på radaren langt inne i isen. A-ha her ligg ei skute åleine og tek storfangst utan å varskue tenkte vel skipperen og dei andre.

Dermed barst det til å baue is i timesvis innover mot posisjonen der skuta låg. Vi gjekk først, vi var den einaste som hadde radar, ei to tre andre hengde seg på i kjølvatnet. Vi baua i fleire timar. Stort var vonbrotet då vi kom fram, flekken var eit isfjell. Det snøva tjukt og isen sette i hop. Vi heldt på å verte faste og brukte dynamitt for å sprengje sund is. Vi festa dynamitten på ei lang bambustrøe og stakk ho nedmed skutesida og isen. Heldigvis kom vi oss lause.

Om kveldane etter at vi hadde lagt stilt, og det var mørkt over ishavet kunne det stundom høyrast trekkspeltonar frå ein lugar framme. Ein av mannskapet var ein flink trekkspelar. Han

sette notane på det vesle bordet i lugaren. Så strøymde tonane ut, klassiske tonestykke av Bethoven og Bach og andre klassikarar, og stundom ein fin Bolstadvals som «Fagre Stryn».

Eg sat ofte og hørde på han før eg la meg, og det gjorde andre og. Den same trekkspelaren var forresten rasande flink til å flå, han flådde ein blueback på 25 sekund. Ein fin kveld ut i april sa førsteskyttaren til meg:

- I natt trur eg vi får sjå Jan Mayen. Nettene var no vortne heilt lyse.

- Ja då må de vekkje meg sa eg så eg får sjå «øya» som ho vart kalla. Og utpå natta kom nattevakta og vekte meg. Det var lys polarnatt, heilt stilt og slakk is rundt oss. Jan Mayen med den digre vulkanen Beerenberg låg som eit overnaturlig kvitt land, ei hildring der søri synsrande. Det var eit syn som sit fast i minnet enno.

Eg har seinare sett «øya» mange gonger, og gått rundt henne med båt. Men førsteinntrykket er det som sit best fast.

Då turen nærma seg slutten var lite proviant att. Turen hadde vorte vel lang. Vi åt selkjøt til middag fjorten dagar i trekk. Potetene var frosne. Eg kunne vri dei når eg skrella dei. Vi mangla saltkjøt og fleisk vi mangla kort sagt det meste. Safta var oppdrukken, gryna var oppeten. Men vi hadde mjøl så vidt eg hugsar og kondensert mjølk, og buljongterningar. Kanskje og nokre dunkar med saft. Så vi svalt ikkje.

Vi kom heim 8. mai etter fem døgn i sjøen. Dei to siste døgn hadde vi kuling og dårleg ver. Segla laut opp. Skuta slingra slik at det var uråd å lage mat.

Men eg kokte kaffi, skar opp brødsriver, serverte Vikingmjølk blanda med vatn, og så hadde vi gudsjelov att litt på ei syltespann med tyttebærsylte. Eg hadde ikkje sjøverk. Men det hadde svært mange av dei andre inklusive stuerten.

Eg vurderte å banke opp smørjaren som både var større og sterkare enn eg og som hadde knøvla



«Fangstmand» med skinn på dekk, levering i Brandal. Foto frå Trygve Holm.

meg i fleire vennskapelege basketak gjennom turen. No var han så elendig at han ikkje hadde hatt ein sjanse. Men eg let nåde gå for rett. Vi kom 8. mai. Kaia bølga under føtene på meg då eg gjekk ned å kaia i Fosnavågen.

På Brandal heva eg messehyra. Og alt 17. mai om kvelden spelte eg skodespel på ungdomshuset heime under festen som ungdomslaget alltid heldt denne dagen.

Det var ei bittelita rolle som var lett å lære.

Eg sit att med ei masse minne og opplevingar frå desse åra, og kanskje skulle eg ta og skrive ned meir av det. Eg får no sjå.

Det var i alle fall ei kjekk tid. Dette var den første turen min på ishavet. Seinare vart det fleire, og alle var ulike og har si historie.

I 1958 til dømes lasta vi opp på knapt tre veker og haddde over 6000 kroner i lut. Det var bra for ein syttanåring.

I 1957 om sommaren var eg på håkjerringfiske i dei isfylte lange fjordane på Aust Grønland. Der fekk eg sjå isbreen der Fridtjof Nansen starta på skiferda si over Grønland i 1888.

I seksti og syttiåra vart det fiskeri heilt frå Kong Karis land austanfor Spitsbergen, som er isbjørnreservat, Finnmarkskysten til Island, fiskefelta i Nordsjøen og vestom Shetland og til Kattegat.

Då hadde båtane vorte mykje betre og større enn dei gamle ishavsskutene som eg starta fangst og fiskarlivet med.

Med «Santho» langs Grønlands ville kyster:

FØRSTE SKIP TIL DANEBOG

Av Ragnar Thorseth (tekst og foto)
(del 4)

Isen stanset «Santho» fra å nå inn til den gamle norske stasjonen i Myggbukta, men vi gir ikke opp planene om å trenge lenger nordover. Jeg har inngått et veddemål om å føre sesongens første skip fram til den danske sledepatruljens hovedbase Daneborg. Vi vinner det – men på en annen måte enn noen hadde tenkt seg! Underveis besøker vi denne uken de gamle fangstplassene Krognæs. Eskimones, Elfsborg og Dahlskjær – navn som en gang var dagligdagse også for mange nordmenn.

Drømmen om å komme videre nord, et lettsindig veddemål, og en plutselig ide som impulsivt ble omsatt i handling, var årsaken til at «Santho» befant seg i bunnen av Moskusoksefjorden.

På vei nordover til Myggbukta og Daneborg var «Santho» dagen før blitt stoppet av svær pakkis utenfor Hold-with-Hope-landet, og med den det som skulle være toppen av turen i ferden nordover til Sirius basen Daneborg, Claveringsøya og Sabineøya, der den norske overvintringsvirksomheten startet for 70 år siden.

Men etter å ha studert kart og distanser fant skipperen ut av det måtte la seg gjøre å ta innersvingen på pakkisen bokstavelig talt: Det måtte gå an å ta seg fram til fots over fjellet som binder halvøya til resten av landet og så seile videre nordover i gummibåt.

Derfor var nå John og Størk klar til å dra i land fra «Santho» som lå oppankret i elvedeltaet innerst i fjorden. På ryggen hadde de 20 liter bensin og den ene av de to gummibåtene våre. Dette skulle de bære over eidet til Loch Fyne, en

distanse på 16 kilometer, og så returnere til «Santho». Så snart Jørgen og jeg hadde pakket resten av utstyret som vi mente å trenge på turen, skulle vi komme etter og fortsette nordover.

Jørgen og jeg var svært omhyggelige med å pakke proviant og utstyr vi måtte ha med på den fjorten dager lange turen til Daneborg og tilbake. Samlet distanse over land og sjø var 180 nautiske mil, tilsvarende en tur over Nordsjøen, og vi måtte skjære kraftig ned på det vi skulle ha med oss både av hensyn til plassen i den 2,5 ganger 1.25 meter store gummibåten og av hensyn til bøkene over fjellet til Loch Fyne. Vi ville prøve å få med alt på en gang.



Med gummibåt over sjø og land til Daneborg.

Likevel er det tunge bærer for føtter og rygger som var mer vant til å sette sjøbein enn å gå i fjellet. Om lag 130 kilo veide utstyret som var blitt fordelt i de fire Bergan meisene, og det var ikke fritt for at noen hver av oss var godt krøket i ryggen og skjelven i knærne da Loch Fynefjorden åpenbarte seg over de siste skråningene ned til sjøen etter en lang natt, og vi kunne slappe av etter første etappe i den danske hytta som ligger i bunnen av fjorden.

Denne hytta – bygget like etter krigen for vitenskapelige formål – var forresten den beste og mest velutstyrte vi besøkte på hele sommeren. Alt var velholdt av Sirius og ned til minste detalj forseggjort arbeid. Til og med den berømmelige knotten på do lokket var noe for seg selv: de ytterste tattene på to moskusoksehorn.

Grundig utrustning

Mens John og Størk returnerte til Moskusoksefjorden og «Santho» for å tilbringe



Det var et godt fiske.

de neste fjorten dagene i de sørlige fjordene med å fotografere, filme og gjøre livet utrygt for laksen i Strindbergelva, gjorde Jørgen og jeg oss klare for seilasen i gummibåten videre mot nord.

Vi pakket om bord mat, kokeutstyr, våpen, fiskesaker, medisin, bøtesaker og klær. Den 2hk sterke Suzukimotoren ble påsatt og de to kannene med 20 liter bensin båret om bord. Flagget som vi hadde lånt med oss fra «Santho», monterte vi på speilet på en 1 ½ meter lang bambusrode. Mer var det ikke.

Våre utmerkede Iglo-soveposer og Gresvig-telt lå igjen ombord i «Santho». Vi hadde rett og slett ikke plass i gummibåten. Avgjørelsen hadde ikke vært lett, men etter at Jørgen og jeg hadde diskutert fram og tilbake i timevis mens vi pakket, hadde vi bestemt oss for å satse alt på redningsdraktene våre.

Jeg hadde gått til anskaffelse av fire slike drakter, særlig med tanke på et eventuelt forlis. Draktene er utviklet av Helly-Hansen, og er de

eneste som er godkjent til bruk på norske skip. Det er tørrdrakter med en oppdrift på mer enn syv kilo, relativt nye på markedet. Men prinsippet er eldgammelt. Faktisk var det eskimoene som først utviklet slike drakter. De laget dem vanntette av selskinn, og var en forutsetning for kajakkfangsten og dermed for eskimoene. Nå er prinsippet videreutviklet og materialene syntetiske stoffet. Men hensikten er fortsatt den samme – å øke sjansene for å overleve i meget kaldt vann.

Vi ville utvide bruken av draktene på turen til ikke bare å være livbelte, arbeidsdress og redningsdrakt. Vi ville også sove med draktene – kort sagt bo i dem de fjorten dagene turen skulle vare om alt gikk bra. Og vi fikk virkelig prøvd dem. Uten disse hadde ekspedisjonen i beste fall blitt et uhyggelig kaldt og vått helvete – om i det hele tatt gjennomførlig. Jeg vil våge å spå at om noen år er slike drakter standard livredningsutstyr på alle båter som ferdes i arktiske og antarktiske farvann. Hvis ikke bør det påbys. Det vil helt sikkert redde liv.

Med gummibåt i strømmen

Det ble likevel trangt i vår dupp av en gummibåt, og vi måtte faktisk talt riste oss på plass mellom utstyr og bensinkanner da vi omsider la fra land og satte kurs nordover en speilblank Loch Fyne fjord.

Vi hadde tenkt å ta første natta i en liten norsk bistasjon som ligger i det trange utløpet av Loch Fyne. Hytta – et krypinn på to ganger to meter og i sin tid brukt som overnattingssted av fangstfolk på deres rundtur for å rykte revefeller – ligger midtveis i det trange utløpet til Loch Fyne. Men så langt kom vi ikke den kvelden. Da vi etter fem timers kjøring – vi hadde en kaffepause i strandkanten underveis – kom til Strømmen, snudde tidevannet og vi fikk rene elva stikk i baugen. En halvtimes tid avanserte vi så vidt det var, men da høyvannet for alvor kom i siget, ble vi langsomt presset tilbake og måtte ta korteste kurs mot land for ikke å tape for mye terreng. Våre to hester og fire knop ble for smått.

Det var nesten midnatt og høvelig tid for å slå leir, så vi bar gummibåt og utstyr opp på brinken



Jørgen kokte pølse og kaffe.

og gjorde oss klar for natta. Jørgen fikk varme på spritapparatet, kokte pølser og kaffe, og etter en god røyk og dram – «sterk hostesaft», for annet ferdabrennevin hadde vi ikke – la vi oss på rygg i lynget i redningsdraktene og sovnet inn. Det siste vi hørte den kvelden var en ensom moskusokse som rautet mot oss fra langt oppe i lia. Han lurte vel på hvilken styggedom som der lå.

Vi hadde nok hatt både mykere og varmere sengeleie begge to, men da vi våknet etter seks timer og strømsnu, og midnattssola igjen løftet seg over oss, var det fort gjort å få i seg varmen igjen. En rask springmarsj og en sterk kaffe gjorde underverker, og i strykende medstrøms bar det ut Strømmen og inn i den store Godthåpgolfen. Været var fint, sola steikte og drivisen plaget oss ikke større. Nyisen, som enkelte steder hadde lagt seg i tynne flak, ble fort oppspist av strømmen og solvarmen. Den kunne ellers bli en farlig kar for den tynnhudede gummibåten vår.

På fallende sjø seilte vi nordover og østover langs land og gjorde neste strandhogg på Kapp Stosch, blant norske fangstfolk kanskje bedre kjent som fangststasjonen Krognæs. Her sto den første norske hytta til nedfalls – for øvrig en av de eldste – og hundegården var også herjet av tidens tann, mens et lite krypinn bygget av laftet tømmer – innvendig som et norsk sel – ble holdt i hevd av Siriuspatruljen. Hytta var vel forsynt med proviant, ved og kull for farende fanter som

Sirius og slike som oss som det nesten ingen finnes av. Jørgen fikk snart varme i komfyren og laget kaffe og middag, mens jeg tok meg en tur i terrenget. Oppe i fjellsida fant jeg forresten et kull-leie som lå helt opp i dagen og som ble brukt av overvintrenerne for å spe på forsyningene fra Norge.

Maten og varmen gjorde oss døsig, og mens Jørgen tok seg en høneblund på brisken i hytta, laget jeg «rorkult» til påhengsmotoren av en gammel skistav, fylte bensin og gjorde klart for neste etappe.

Eldgamle boplasser

Det var nesten synd å forlate Krognæs og den koselige hytta, men Gael Hamkes' bukt lå speilblank og innbydende for overfarten til Eskimones på Claveringsøya, og det var forutsetningene for å våge oss utpå med vår tunglastede båt. Fribordet var mindre enn 15 centimeter og vi måtte regne med minst to timer over til nærmeste land på Claveringsøya. Derfor til sjøs mens sjøen ennå smilte! Jørgen tok rortørn, mens jeg strakte meg ut i båten så godt det lot seg gjøre og – sovnet.



Med gummibåt til Daneborg.

Det var på Claveringsøya at engelskmannen Clavering hadde den siste og eneste kontakten med eskimoene som en gang levde i denne delen av Grønland. Det var i 1823 at han kom inn med sitt skip gjennom isen og fant en liten gruppe eskimoer som ingen til da hadde visst om. Det lyktes dessverre ikke å få kontakt med dem – steinalderfolket ble skremt og rømte unna – og siden har ingen sett noe til dem.

Disse menneskene var trolig på randen av utslettelse allerede den gang og døde senere. Trolig som en årsak av at de på forhånd umenneskelige naturforholdene ble enda verre. Et bevis på det er at reinsdyrflokkene som til da hadde beitet over hele Nordøstgrønland, også bukket under. Først senere vandret moskusdyra inn der reinen før hadde vandret. I dag er det bare et og annet gulnet reinsdyrhorn og gamle eskimograver og spor etter boplasser og jordhytter som vitner om denne tida.

Etter en times strekk våknet jeg og gløttet ut av det lune hylsteret jeg bodde i. vi var nå kommet inn i drivisen for alvor og Jørgen hadde reist seg i båten for å se skikkelig. Isen voldte oss imidlertid ingen større problemer.

Gummibåten ålte seg fram over grunne isføtter og gjennom de trangeste knep. Om så galt skulle skje at vi ingen åpning fant, kunne vi lettvint ta båt og utstyr opp på isen og fortsette til fots mot land. Det eneste vi hadde en viss frykt for, var at isen skulle sette til havs, og vi fulgte med. Men slik gikk det ikke.

Vi kom helskinnet til Eskimoneset, der danske fangstfolk hadde sin hovedbase med radiostasjon. Gamle hundegårder, utbrente båtvrak, tallrike tomfat og annet skrot vitnet om den tiden. I dag er bare hovedhuset i stand og blir brukt av Sirius om vinteren. Men forrige sesong hadde stasjonen også vært et kjærkomment spiskammers for rev og ravn.

Etter det vi kunne se hadde en bjørn delvis knust inngangsdøren til proviantrommet, men uten selv å komme seg inn. Revene derimot hadde fått åpning stor nok til fritt å spasere ut og inn, og hele lageret av tørrfisk og annen hundemat var oppspist. Menneskeføde som ikke var på boks var også blitt revefor, og det hele var til rotete og tilskitnet og stanket pest og pine lang vei.

Så snart vi hadde fått ryddet unna det verste fikk vi også besøk av reven. Han kom like til dørs for å se hva slags folk som tok maten og husrommet fra ham. Litt senere hadde vi også en ravn på trammen – et dårlig tegn? Undret jeg. – Nei, sa Jørgen som hadde sett hele tre dagen før.

Bjørn gikk berserk

Pakkisen lå i øyeblikket helt i fjæra langs Claveringslandet fra Eskimones og nordover, og vi gikk trygt til køys, sikre på at vi ikke kom til å forlise neo ved å ta det med ro. Da vi stive og støle tørnet ut igjen et godt halvdøgn senere hadde vind og strøm igjen åpnet råk for oss langs land, og håp om å seile til neste hytte Elfsborg, tre timer lenger nord.

Elfsborg ble skuffelse. En påfriskende nordvestvind og krapp sjø hadde gjort seilasen riktig ufyselig, og vi hadde så smått tenkt oss til å vente på bedre vær. Men igjen hadde det vært ubudne gjester før oss.

En bjørn hadde slått inn vinduet og krøpet inn i den tre ganger tre meter store hytta. Der hadde den gått berserk. Bord, stoler og annet innbo var knust til pinneved. Proviantkassene til Sirius var brutt opp, og hermetikkbokser knust og gjennomhullet av kvasse, sterke rovdyrtenner. Bjørnemøkk dekket det hele, og bare en pepperboks så ut til ikke å ha falt i smak! I vinduskarmen hang lodne, hvite dotter av bjørneull.



Hærverk av isbjørn.

Hytta var ingen værende plass og etter en kort rast med kaffe, ristet vi oss igjen ned i gummibåten og logget nordover, nå i motvind og med to knops fart.

Vinden økte stadig på, men var mest fralands, og vi hadde godt håp om å komme fram til hytta på Dahlskjær, som er den siste før Daneborg. Men vinden økte i styrke og med den sjøen, og etter hvert ble både båt og motor så altfor små. Drev og skvett sto i ett innover båten, og vi takket de gode draktene for at vi holdt oss tørre og varme. Flere ganger måtte vi legge inn under land og tømme båten for sjø, men fremover gikk det jevnt. Helt til vi bare hadde et par nautiske mil igjen til Dahlskjær og måtte runde siste neset før en lang strand og hytta.

Hard tørn i orkan

Da vi var tvers av neset strypte vinden til nordfra, truet først med å løfte gummibåten fra sjøen og kaste den rundt, for etterpå å blåse innover oss to – tre store sjøskavler og fylle den. Vi greide med et nøddrop å snu unna sjøen, og med motoren så vidt over båra – delvis var den halvveis i vann – krekte vi oss i le og opp i fjæra der vi fant ly under en iskalv. Her tømte vi båten for utstyr og vann, så oss om, tenkte og rådslo og begynte så å bære først utstyret, deretter båten, over det vesle eidet til stranda og den siste biten med fjøre som skilte oss fra hytta.

Vi slet oss mot stormen og haglbygene drivende våte av svette – draktene var ikke egnet for hardt arbeid – og så oss allerede vel i hytta da et særdeles kraftig stormkast tok både oss og gummibåten og hivde oss tilbake over brinken. Vi reiste oss prøvende for å kjenne om alt var helt og prøvde oss nok en gang og med bedre hell over bakkekammen med gummibåten mellom oss. Men vi var temmelig skjelvne da vi kom ned til resten av utstyret og begynte å laste om bord.

Det siste stykket langs stranda fram til hytta strittet vi oss gjennom elingene, med en mann i fjæra men slepetau festet til gummibåten, og en mann om bord med full fart på påhengsmotoren. På Daneborg inne i fjorden målte de den dagen vindstyrken til 65 knop eller orkan.

Vi kom våte av svette til en takløs hytte med regnet fossende ned inne. Det kom likevel fort varme i komfyren og etter en varm matbit, delte vi siste skvetten med «Sterk Hostesaft», fylte ovnen med kull, la oss på hver vår brisk og sov mer eller mindre uavbrutt i to døgn.

Tredje dagen blåste det fortsatt nesten like friskt med enkelte snøbyger, og vi ga etter hvert opp alle håp om å bli «første skip» til Daneborg. I samme stormen forsvant sjansene for en tur opp til Sabineøya og Griper Red, der Liavågekspedisjonen med fangstskuta «Floren» overvintret i 1908/09 og som de første som drev helårsfangst på Nordøstgrønland. Bortsett fra det hadde vi det såre godt med varme og god mat, og da det omsider sluttet å regne og snø, ble det rene velstanden i den vesle hytta.

Fire dager var likevel lenge nok å sitte på baken, og så snart stormen spaknet gjorde vi de siste milene til Daneborg korte. Sjøen hadde ennå ikke lagt seg helt, så slingre fikk vi, men kom til Daneborg i fin form klokka seks på morgenen.



Hunder i Daneborg.

Der hylte de hundre sledehundene opp så snart vi satte foten på tørt land og gav oss en heidundrende velkomst. En mann – stasjonssjefen viste det seg – kom springende ut i bare underbuksa og med rifla i neven. Han trodde det var en bjørn som gjorde visitt og var forberedt på det verste. Nå bød han oss opp på frokost, senere bad og husrom, og gode nyheter. Forsyningsskipet «Thala Dan» lå isfast på vei nordover på femte døgnet.

Dermed var mitt lettsindige veddemål vunnet. Vi var «årets første skip» - gjennom tidene også det minste, vil jeg tro – til Daneborg. Etterpå fikk vi akevitt.

Sledepatruljen Sirius, danmarks tøffe polarpoliti

I Daneborg har den danske oppsynspatruljen Sirius sin hovedstasjon. Bare håndplukkede hardhauser får gjøre tjeneste i dette danske «polarpolitiet», som ble en fast avdeling for snart 30 år siden, og som hadde gamle norske fangstfolk som sine første læremestre i kunsten å overleve i isødet.



I Daneborg

Det var godt å komme til folk. Etter syv dager i gummiått og bjørnslåtte fangsthytter var Daneborg som himmelen. Det er her den verdenskjente sledepatruljen Sirius har sitt hovedkvarter, og de brave Siriuskarene gjorde ikke skam på dansk og arktisk gjestfrihet! Vi ble installert i hvert vårt rom med køye og kvite laken. Vi fikk dusje og vaske klær, fikk mat og mange nye venner. I to dager nøt vi latmannslivet, gikk til duk og dekket bord, drev dovent mellom hus og hunder, fotograferte, filmet og slikket sol.

Nytt fikk vi også høre: Forsyningsskipet *Thala Dan* hadde brukt flere dager på å stange seg gjennom pakkisen som stoppet *Santho* utenfor Myggbukta. Og mens vi lå stormfaste på Dahlskjærhytta på Claveringsøya, lå *Thala Dan* fast ved Jackson øya litt lenger sør. Da den omsider kom til Daneborg, vel ett døgn etter oss, som «årets andre skip», bar den tydelig preg av en hard tur.



Lossing fra Thala Dan

I den kraftige baugen på den 1800 tonn store ishavsfrakteren var 12 spant knekket, og det var hull i skutesida. Vi tillot oss å hilse med flagget fra vårt knøtt av en båt da *Thala Dan* lot ankeret gå. Og kanskje var vi rettere i tyggen enn vanlig da lett båten fra *Thala Dan* la til lands og de første steg på land.

Tysktalende turister som var med fra Danmark på den eksklusive forsyningsturen til det høge nord forsto ingenting. Mannskapet fra *Thala Dan* ristet på hode over de gale nordmenn og gratulerte med turen så langt . . .

Om Rundø-folket fikk vi også nytt. De hadde startet ut isen for å gå hjem allerede 7. august, men ble faste i pakkisen i Carlsberg fjorden og hadde returnert til Mestervig med en liten lekkasje for å vente på bedre isforhold. Jørgen og jeg tenkte nok også vårt, men lot slike sorger foreløpig ligge. I stedet gjorde vi oss kjent med sledehundene, som i spann på 11 og 11 sto lenket rundt om på stasjonsområdet. Nå hadde de ferie.

Danmarks tøffeste «polarpoliti»

Siriuspatruljen er noe ganske enestående i verden. Patruljen har fått navn etter den klareste stjerne i Store Hund, og hunder er alfa og omega for Sirius.

Med de sterke seige bikkjene for sledene, har Sirius siden 1950 patruljert det veldige området fra Scoresbysund i sør til og med Peary Land i nordvest. Mer enn 300 000 sledespor eller syv ganger rundt jorden har patruljene slepet og slitt seg fram: over gyngende tynn havis, under flammende nordlys, i piskende snøstorm med vindstyrker på over 100 knop og temperaturer ned mot minus 60 grader Celsius.

Den som kjenner Sirius bedre enn noen annen er orlogskaptein Mogens Guldbrandsen, som vi var så heldige å møte og bli kjent med på Daneborg. Guldbrandsen begynte sin karriere i Sirius som vanlig patruljemann, og han er den som har flest år i aktiv tjeneste i villmarka.

I 1953 var han for øvrig i lag med Anders Busk Pedersen som tidligere er omtalt i denne seien. Han er også den som har arbeidet lengst med Sirius sett under ett og er i dag den administrative leder for patruljen – med kontor og bopel i Danmark, men minst et par ganger i året på Daneborg.

Sirius ble opprettet i 1950 under kodeordet Resolut og var da ikke kjent for offentligheten. Det var vel nærmest som den kalde krigen som var årsak til at patruljen oppsto. Hovedoppgaven da var å overvåke det veldige ubebodde området og markere Danmarks suverenitet på Grønland. Senere har patruljen fått sivil politimyndighet, og etter hvert vil kontrollen med ekspedisjoner som leter etter olje og mineraler bli den viktigste politioppgaven – ikke minst etter at området er utlagt til nasjonalpark – for øvrig verdens største.

Og avstandene er formidable. Dette landområdet som i vest er avgrenset av innlandsisen, og i nord og øst av pakkisen, har en kystlinje på mer enn 10 000 kilometer.

Men for å patruljene denne kystlinjen må en reise 16-17 000 kilometer med hundeslede, som er samlet kjøre lengde hvert år.

I tillegg patruljerer Sirius et ukjent antall sjømil i båt i de farvann der fjordisen går opp om sommeren.

Sirius er organisert i lag på to mann, med hundespann på 10 – 11 bikkjer. Året for disse begynner i slutten av oktober, da fjordisen legger seg, og hundesledene er på kontinuerlige reiser til ut i juni, da isen brytes opp.

Hvert lag er ute på minst to større patruljetokt på opptil fire måneders varighet og dekker da en distanse på to tusen kilometer, eller avstanden København – Roma i luftlinje!

I løpet av en slik tur møter patruljen ikke andre mennesker enn betjeningen på de tre værstasjonene i Mestervik, Danmarkshavn og Kapp Nord.

Av de om lag 120 overnattingene på en slik tur er omkring 40 i hytter, resten i telt. Samlet årsreise for hver patrulje er nærmere 4000 kilometer.

Slutt på all jakt

Selv om patruljene har med seg godt radioutstyr, og står i daglig kontakt med basen på Daneborg, er de stort sett overlatt til seg selv og sin egen dyktighet.

I det store området de patruljerer finnes det om lag 60 hytter eller depot der de kan proviantere, men det kan også gå dager og uker da de er totalt avhengig av hva de har med på sleden.

Den kan med utstyr veie 500 kilo og i oppakkingen inngår telt, soveposer, petroleumsovn, proviant, hundefor, pemmikan, brennstoff og ekstra seletøy til hundene.

Karene er selvsagt bevæpnet med rifle og pistol.

I gjennomsnitt tilbakelegger en patrulje 40 kilometer hver dag, og kjøretiden varierer fra fire til åtte timer. Men er det storm og løst føre kan tilbakelagt distanse kanskje bare bli 500 meter – mens andre igjen har greid 105 kilometer på en dag.

En periode er hvert lag fast på Daneborg og må da finne seg i å gjøre alt slags forefallende arbeid der.

Kjøkkentjenesten går på omgang blant alle – og selv sjefen tar sin dont med vasking av gulv og vegger, kopper og kar. Vedlikehold og drift av anlegg og aggregat på hovedbasen er også fellesarbeid, og om sommeren er hver mann snekker når de mange hyttene skal vøles før kommende vinter.

Sleder og seletøy lager karene selv, så det er en meget uavhengig og allsidig gruppe som går

under betegnelsen Sirius! Det er også forutsetningen.

Hva slags folk går inn i Sirius – overmennesker eller vanlige folk?

-Gi meg store og sterke bondedrengen, sier Guldbrandsen, og er snar å føye til at gutter fra alle samfunnslag og med helt forskjellig bakgrunn blir opptatt.

Formelt sett må en søker til Sirius oppfylle tre minstekrav. Han må være mellom 20 og 30 år. Han må ha minst sersjants grad i det danske forsvar, og han kan ikke være gift eller forlovet. Tjenestetiden ved Sirius er to år og etter at aspiranten er opptatt gjennomgår han et fire måneders kurs der bl. a et opphold i Norge inngår, for å lære å gå på ski.

Søkerne må også igjennom visse psykologiske tester, men de er ikke avgjørende. Det er helhetsinntrykket . . .

Det er ikke lønnen som trekker unge menn til Sirius og «den ensomste jobb i verden» som tjenesten er blitt kalt.

De har vanlig sersjantlønn pluss et tillegg på 2500 kr i måneden som dekker all overtid og fridager. En får ikke permisjon i løpet av de to år tjenesten varer – bare en ukes opphold på Island hvert år som offisielt heter «tannlegebesøk» . . .

Det må være rimelig å tro at karene nytter oppholdet til andre aktiviteter også før turen går tilbake til det kalde nord!

-Nei, det er snarere eventyret, naturen og bikkjene som drar, mener Guldbrandsen. Det er bare så synd at karene er avskåret fra all jakt etter at området ble nasjonalpark.

Før var det anledning til å drive begrenset jakt på moskusdyr og sel og garnfiske etter røye. Det var en avveksling i kosten på mer enn en måte. Det er også synd for bikkjene at de ikke lenger får en kjøttbit å sette tennene i.

Enkelte mener at det er årsaken til at en har problemer med å få nok nye valper. Tispene vil ikke «ta» lenger!

Ikke som i gamle dager

Bikkjene er et kapittel for seg. De første Sirius hundene ble hentet fra Diskobukta. Senere er de



Siriusmenn og siriushunder i Daneborg.

tilført friskt blod fra Scoresbysund og Thule, og nå har Sirius utviklet en egen art som er større og kraftigere enn vanlige grønlandske sledehunder.

Valpene kommer med på sin første patrulje fra de er 6 -7 måneder gamle, og tjenestetida er fem – seks år.

Da blir de for seine i sporet og skiftes ut. Hvert tomannslag har sitt faste spann som de bruker, fører og steller hele tjenestetida, og bikkjene er velnærte og i god form.

I motsetning til andre sledehunder på Grønland får Sirius bikkjene beholde hjørnetennene sine. Ellers blir disse klippet når valpene er 7 – 8 måneder gamle. En uting, mener Guldbrandsen og mange med ham.

-Men er det ikke en anakronisme å reise land og strand rundt i hundeslede, i flyets, helikopterets og romfartens tidsalder?

-Er det ikke en anakronisme å seile rundt i småbåt? spør orlogskapteinen og sledemannen muntert tilbake, og blir alvorlig.

-Spørsmålet er relevant, men i praksis er denne form for patrulje den beste og billigste vi kan ha her oppe i nord. Selvsagt kunne vi bygge ut en patruljetjeneste basert på helikopterflyging, men den ville bli meget dyr, og hva om et helikopter forsvant i storm og mørke vinters dag? Hvordan skulle vi lete, for eksempel? Sledepatruljene klarer seg selv.

-Hva med Sirius i en krig?

-Først og fremst ville vi opprettholde patruljetjenesten så lenge det lot seg gjøre. Men det er klart at Sirius først og fremst har sin oppgave i fredstid.

-Har det skjedd alvorlige ulykker?

-Det har forekommet. Vi mistet en mann under snøstorm. Trolig hadde han satt opp teltet på en slik plass at det ble dekket at et tykt snøteppe og han ikke fikk nok surstoff. I 1972 ble to patruljer overfalt av en snøstorm. Temperaturen var minus 25 grader og vindstyrken trolig over 100 knop. Teltet fikk en flenge og ble revet bort, og de fire ble liggende i soveposene i 50 timer under åpen himmel før stormen stilnet. Alle fikk forfrysninger, to så alvorlige at føttene deres delvis måtte amputeres. De to andre kom fra det uten alvorlige men. Tragisk nok inntraff begge disse ulykkene ikke så langt fra Daneborg.

-Har tjenesten i Sirius forandret seg på de 27 årene siden patruljen ble opprettet?

-Å kjøre hunder er det samme, men utstyret har endret seg en del. Mens vi de første årene kunne være ute i opptil tre måneder uten kontakt med noen, har vi nå daglig radiosamband med lagene.

Ellers har vi fått ferskvannsanlegg her på hovedbasen i år, og er sikret vann året rundt. Det betyr mye.

Jeg kan ikke si jeg liker alle stereoanleggene rundt på hyblene, de hyppige telefonene hjem og helikoptrene som i alle fall sommers dag er ganske hyppige.

Jeg tror ikke samholdet er slik som da «folkeskikken» ennå var fjern. Da forsyningsskipet kom i dag, var bare tredjeparten av mannskapet ute for å ta imot.

For noen år siden ville alle vært med på den begivenheten.

Guldbrandsen får motbør når han snakker nedsettende om stereospillene. – Den gangen kunne dere drive seljakt om kveldene, sier en. Nå kobler vi av med å spille plater!

Norske fangstmenn læremestre

Ellers er fotografering og filming en populær hobby blant Siriuskarene. Utstyret som de får kjøpt toll- og avgiftsfritt fra Danmark er det beste som fås for penger – mulighetene til å bruke penger er ellers ikke så store – og eksklusive motiver finnes i fleng. Hver kveld i messa på Daneborg ble vi vist smalfilm og bilder av sledekjøring, bjørn, rev, rype, hare kvalross, gås og sel og fantastisk vakker natur, og for å stimulere interessen blir det holdt konkurranser. En førstepremie der henger høyt.

Sirius er omhyggelig ikke bare i sitt valg av bikkjer og fotoutstyr. Snart 30 års erfaring preger valg av redskap, ned til den minste detalj. Sledene lager og reparerer de selv.

På patruljen er en 9 mm pistolkule et effektivt bor når det skal nytt hull i treverket for en ståltrådsurring. Karene syr selv sko til såre bikkjeføtter av sine egne utslitte strømper. Det er kveldsarbeid i teltet.

Teltene er halvsylindriske, med en egen konstruert låsbar inngang og luke i bakveggen for avfall. Sledemeiene er av sortjern. Det er best på varierende føre. Tre duger ikke. Innersoveposene er av samme type som den det norske luftforsvaret bruker. Skiene er av tre og norsk fabrikat. Bindingene av samme type som den norske hær bruker.

Samtidig blir nye materialer og typer av forskjellig utstyr utprøvd, for om mulig å finne noe enda bedre.

Siriuskarene er eminente hundekjørere og behersker alle former for kjøring. Bikkjene drar i vifte, i tandem eller to vifter etter hverandre. Føre og terreng i øyeblikket er avgjørende.

-Danske by- og bondegutter går godt sammen i Sirius. Men hvorfor ingen grønlandsk ungdom?

-Sirius er selvsagt åpen for grønlandsk ungdom på linje med dansk, og vi har også hatt et par som har vært interessert og søkt. Men når de hører hva tjenesten innebærer, trekker de seg. Jeg tror de har vært så lenge i Danmark og setter så stor pris på sivilisasjonens goder at de ikke ønsker seg tilbake til det primitive når alt kommer til alt.

-Hva med de norske fangstfolkene og Sirius?

Vi lærte mye av dem de første årene – om hundekjøring, uteliv og kunsten å overleve. Hver jul – den 23. desember – kom de til oss fra de nærmeste stasjonene og feiret jul og nyttår til 3. januar. De satte seg og sa ikke noe, men etter ½ flaske whisky begynte de å prate og pratet i ett hele neste døgn.



Vi gjorde klar gummibåten og forlet Daneborg

Det var fine folk. Vi byttet matvarer. Vi fikk deilige blåbær og tyttebær. Jeg husker også godt at de hadde hjemmebrent, men kan ikke erindre smaken. Husker bare at vi måtte «riste» det ned.

Jørgen og jeg takket for oss og «ristet» oss på plass i gummibåten for neste etappe: Lakseelva ved Jakenberg og Moskusheimen på Revet

Cflow

Controlled

Kontrollsystem som dekker hele fiskehåndteringsprosessen.

Continuous

Laste- og lossesystemer for effektiv produksjons- og prosessflyt.

Chilled

Tar vare på fisken og råstoffet for optimal kvalitet.

Careful

Design av skånsomme løsninger for fiskehåndterings-systemer.

Clean

Hygienisk design, desinfisering og rengjøring

Cflow Takes Care of Your Values!

Cflow - Holsneset 25, N-6030 Langevåg, Norway - Tlf: +47 70 19 59 00 - www.cflow.no - e-mail: office@cflow.no

Moskus frå Grønland

Av Webjørn Landmark

«Den som har hatt opplevelsen av å ha iaktatt moskus på rimelig nært hold, vil neppe glemme denne opplevelsen. Dette urgamle, nøysomme og høyarktiske polarkveget og flokkdyret, som i titusener av år har levd fredelig på eksistensminimum i de mest fjerne arktiske områder på vår klode, er et fascinerende skue som griper enhver naturelsker helt inn i sjelen. Vinterstid er det et dramatisk syn der de rolig står i snøstormen med den lange kraftige pelsen blafrende i vinden, eller delvis nedsnødde liggende på bakken. Man spør seg stadig: Hvordan klarer de å overleve?»

Fangstmann Ivar Ytreland

Så langt attende som eg kan huske har moskusen vore eit dyr som har fasinert. Alle historiene om han «Hau-Peter» som fanga levande moskus og sette ut på Brandalsfjella var kanskje forklaringa på dette.

Moskus. Denne tettbygde uroksen med langt ragg og skumle horn. Utruleg nok kan den faktisk symje svært så bra. Og få slår den på fart i ville og bratte steinrøyser. Unna bakke er det verre. Då kvir han seg for å bruke farta si. Moskusen er svært framtung, og mange fangstmenn har fortalt historier om moskus som har slått kolbøtte i vilt trav unna bakke. Ein vaksen okse veg mellom 300-400 kg og har ei skulderhøgde på om lag 160. Kua veg 2-300 kg og skulderhøgda er om lag 130 cm.

Men det var mange fleire enn han «Hau-Peter» som fanga levande moskus og tok ut frå Grønland. Ei lang periode etter 1900 var det ganske vanleg å gå inn til Grønland og komplettera fangsten med moskus og andre dyr frå dette spanande landet.

I frå 1899 til 1969 er det oppgjeve at nordmenn førte inn til Noreg om lag 300 levande moskus. Truleg er talet enno litt høgare sidan det manglar tolljournalar og statistikk frå enkelte år. I tillegg kjem utanlandske ekspedisjonar som har teke



Moskus på Nordaust-Grønland. Foto Ragnar Thorseth

med 50 moskus frå Grønland: Sverige 2 i 1900, Island 7 i 1929, Danmark 37 i perioden 1900 til 1964 og USA førte ut fire kalvar frå Claveringsfjorden til New York zoologiske park i 1939.

Det var dei zoologiske parkane verda rundt som gjorde at det vart så attraktivt å fange levande moskuskalvar. Desse parkane betalte svært godt for ein levande moskuskalv.

Tromsø-skuta «Søstrene» med skipper Ole I. Grødahl var den første som hadde med levande moskus frå Grønland i 1899. Desse to moskusane vart seld til Hertugen av Bedford og sette ut i hans private dyrepark Woburn, sør i England, og prisen skal ha vore 10.000 tyske mark.

Ikkje rart då at Brørne Peter S. og Ole S. Brandal var freista av å gå inn til Grønland etter heller dårleg selfangst i 1900. Ole S. Brandal fortel:

Våren 1900 og sommaren med, vårt eit skrap år i Vesterisen. Elendig fangst og dårleg ver. Då sesongen var ute, hadde kvar skute kring 70 dyr. Eg – som var van med å gjere det godt på stimbåt – var i dårleg humør.

Så møttes Peter og eg og samrørde oss om å ta oss vestover til Grønland. Vi låg 70 – 75 grader nordlig breidd denne tida. Medan vi drøfta spørsmålet, kjem det pløyande ein stor stimbåt austanifrå. Det var austlendingar på selfangst. Båten hadde namnet «Samson» og kapteinen heitte Samuelson.

Vi fekk han i tale. Han såg på dei tretti tons skutene våre, «Havfruen» og «Minna», og tykte det var skrøpelege farkostar.

- Kan vi prøve og komme oss til Grønland, trur du? Spurde vi.

- Eg vil på det sterkaste frå råde dykk det, svara han.

Fridtjof Nansen spurte om det same, og eg rådde han frå. Der er både straumfylt og isfylt.

Men vi meinte det ikkje nytta å skreme oss. Då drog karane fram drafta og viste at det var omlag 60 mil til Grønland. Var vi likevel så djerve å legge avstad, ville han iallefall rå oss til å halde oss på 75 grader heile vegen. Straumen var rimelegare der.

Så kryssa vi innover. Vi haka oss fast med dreggar i store isfjell og hala og drog. Etter mykje slit i fem heile veker, hadde vi berre 2 – 3 mil att til Grønland. Vi kunne sjå open råk langs landet.

Men trur du ikkje han då la til med nordvest storm som køyrde ut etter og la oss heilt faste. Då sa eg til Peter: Lat meg få med to mann frå skuta di, så tek eg to frå mi. Vi rustar oss ut med kaffi, smør, kavring, ved og segl, tek fangstbåten og prøver å kome oss til land. Det vart sett i verk.

Vi drog båten over isen og rodde i dei små råkene vi fann. På turen skaut eg ein storkobbe, så vi i nødsfall kunne ha både mat, brensel og varme. I to døgn rodde og drog vi stykkevis.

Så opna isen seg litt etter kvart, og vi kunne setje foten på Grønlands jord lenger nord enn nokon mann hadde vore før – på Claveringsøya. Der drog vi båten på land, koka kaffi, velte båten og laga oss hytte. Så fekk karane sove. Sjølv gjekk eg på vakt.

Eg var no så pass trøyt at det vart visst ender og enn dubben på meg og. Men eg tok meg ein tur opp mot fjellet og skaut to rappgjess. Det kunne hjelpe på maten dersom det skulle falle så ille at vi vart verande ei rid.



Mannskapet på «Minna» i 1900. Skipper Peter S. Brandal, 1. skyttar Sevrin Liavåg, 2. skyttar Knut Olsen, stuert Olaf S. Brandal, fangstmenn Ludvik Hildre, Oskar Bigset, Alfred Andersen, Hans Furland, Johannes P. Brandal og Kristoffer Marø. (yngstemann). Foto frå Olaf S. Brandal

Men med eitt lettat det ut i havet, og skutene kom kryssande. Då fekk eg gå til køys medan Peter kryssa austetter langs kysten. Det var spanande. Ingen hadde vore her før, så det var ikkje godt å vita noko om grunnar og bankar.

Men eg hadde ikkje sove lenge før Peter vekker meg:

- Nei, no må du kome deg opp i tynna, Ole. Eg ser noko levande inne på land. Det liknar hus på vandring! Det må vere kjempedyr!

Vi vart samde om å tørne oppunder land og gå med eit par båtlag innover. - Vi såg dyra i kikkerten omlag halvanna mil unna. Etter kvart vart det umåteleg tungt å gå, for der var slik leirsupe. Skodda kom og sigande, og Peter og eg vart usamde om vegen. Enden på visa vart at vi skildest.

I det laget mitt skulde passere ei elv, høyrer vi skot ifrå dei andre. Eg talde til tjue, heile ladninga – og straks etter ropa ein av karane våre: - Eg høyrer naudrop - - -!

Heldigvis så var det ikkje så ille. Ikkje lenge etter møtte vi dei andre leande.

- Vi kom fram på nokre veldige dyr som vi har tømt heile ladninga i, sa Peter, men dei står der like godt. Og det var sant. Då vi kom burt til dyra, sto dei på alle fire, steindaude.

Vi velte dei overende, flådde dei og tok hovuda med oss. Det var ei dryg bør, den halvanna mila. Men då vi kom ombord – vi måtte signalisere med tåkелuren – for dei hadde lagt seg frå land. Då hadde dei også skote tre dyr av same slaget. Vi hadde ikkje greie på kva slags dyr det var før vi kom heim. Ingen av oss hadde sett Moskus før.

- Vi fekk full last. Femti-seksti moskusdyr og eit liknande tal med kvalross og isbjørnhuder. Dessutan hadde vi 4 -5 levande moskus, ein levande kvalross-unge og ti levande isbjørnunger.

Vi stilte ut desse dyra i buda hans Godø i Ålesund, og tok inngangspengar. Det vart ei heil valfarting dit.



«Minna» 1900. Isbjørn på isen, «Minna» i bakgrunnen. Foto frå Olaf S. Brandal.

I avisene dagen etter utstillinga vart den skildra på denne måten:

Det var interessant at se så megen fangst frå et par små fartøier, særlig disse sjeldne moskusdyr; og vi tror at udstillerne havde fået mange flere besøgende om entreen ikke havde været fuldt så høi.

Moskusar frå «Minna» og «Havfruen» skal ha blitt selde til Antwerpen i følgje ei kjelde, men berre ein kukalv kom levande fram. Om dette

gjeld alle fem eller berre nokre av dei, veit vi ikkje.

I brev til John Giæver ved Norsk Polarinstitut der han etterspør innførsel av moskusdyr, skriv Martin Karlsen den 22. mars 1948 at moskuskalvar frå «Minna» og «Havfruen» i 1900 vart sette i eit inngjerda stykke i Brandalsbygda, men graset var alt for feitt og dei kreperte etter kvart. Det er ikkje nemnt tal på kor mange dyr dette var.

Det er ikkje nemnt i statestikkar at dei to skutene hadde med levande moskus dei komande åra, men protokollar frå Peter S. Brandal sitt arkiv viser til sal av moskus.

Brandal-karane kjende ikkje til moskus før dei kom inn til Nordaust-Grønland i 1900.

Henry Hudson vert vanlegvis rekna som den første som kom seg gjennom drivisbeltet og fekk sjå kysten av Nordaust-Grønland i 1607, mens Douglas Charles Clavering var den første og einaste som har sett noko til Eskimoane på Austkysten nord for 66° N, ei gruppe på 12 stykkar på sydsida av Claveringsøya i 1823. Ingen av dei nemner å ha sett moskus.

Rundt 1770 var den danske naturforskaren Otto Fabricius på Vest Grønland. Han fekk der overrekt ein del restar av moskus som var kome med drivisen frå Aust-Grønland.

Han kjende ikkje til moskusen og beskreib derfor funna som jak-okse.

Dei første sikre kjeldene om moskusfe på Grønland fekk ein i 1853 då Kane fann fleire skjelett av moskus på Nordvest-Grønland, og fekk fleire stadfestingar frå Eskimoar i området som hadde sett levande moskus der nokre år i førevegen.

I 1869 då den andre tyske Nordpols-ekspedisjonen med «Germania» og «Hansa» starta for å nå Nordpolen langs kysten av Aust-Grønland, såg dei moskus.

Dei skaut ein enorm okse på Shannonøya den 16. august 1869, truleg som dei første europearane som skaut moskus på Grønland. Året etter var dei nok også dei første europearar som fanga levande moskus på Grønland, men utan å ta den attende til Europa.

Første nordmenn på moskusjakt

Selfangaren «Hekla» med skipper Ragnvald Knudsen var den første som dreiv moskusjakt på Aust-Grønland. Dette var sommaren 1889 då dei sigla langs kysten frå Kapp Hold with Hope til nord for Shannonøya.

I tillegg til ein god fangst med 9 isbjørn, 267 kvalross, 220 kg kvalrossstener og fleire tusen sel, leverte dei i Hammerfest 24 moskusslakt.

Fangstfolk på galeas «Søstrene» og jakt «Spitsbergen» av Tromsø skaut 79 og 69 moskus på Aust-Grønland sommaren 1899, og som før nemnt hadde «Søstrene» med dei to første levande moskus heim til Tromsø.

I 1900 vart til saman 13 moskuskalvar fanga og tatt med til Skandinavia. I tillegg til dei fem som «Havfruen» og «Minna» hadde med kom, «Christianne» frå Hammerfest med skipper Fredrik Olsen inn med en levande moskus, «Sina» med skipper Jacob Johansen, også frå Hammerfest, hadde en levande og «Cecilie Malene» frå Tromsø med skipper Ole Næsø hadde fire levande kalvar.

I tillegg til dette hadde den danske «Antarctic»-ekspedisjonen fanga en moskus til Zoologisk Have i København, («Bus» som dauda i 1906), og ein svensk zoologisk ekspedisjon med «Fritjof» hadde med to moskus som vert slept ut i ei innhegning ved Boden i Norrbotten.

Den eine av dei dauda etter kort tid grunna blodforgifting etter skade under transport. Moskusen som «Christianne» hadde med vart seld til zoologisk hage i Berlin, der den dauda 20. april 1906.

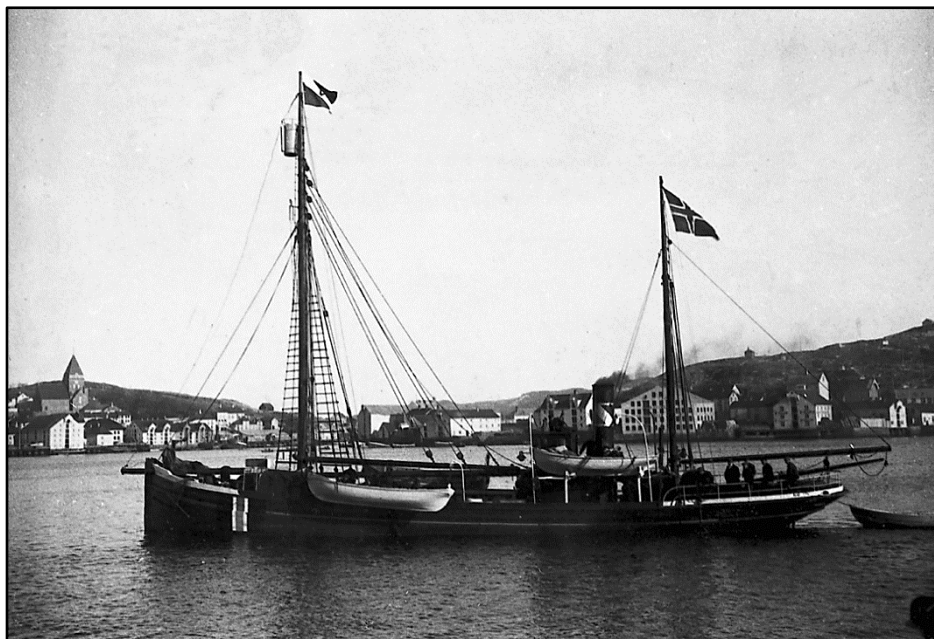
To Tromsø-skuter hadde 90 døde moskus, og tre Hammerfest-skuter hadde til saman 87 daude moskus, mens «Minna» og «Havfruen» hadde til saman 50.

Desse to skutene er ikkje nemnde fleire gongar i statistikkane over innført levande moskus. Peter S. Brandal som slutta å segle på ishavet i 1911, (han gjekk då i land for å drifte selskapa

sine) fortel i intervju med Sunnmørsposten i 1930 at han sjølv hadde skote 150 moskus og 152 isbjørn på dei 13 åra han dreiv ishavet.

I åra 1901, 1902 og 1903 har «Anna» av Hammerfest kvart år med en levande moskus. I 1903 er også «Laura» av Kristiania med skipper Jens J. Øien oppført med en moskus.

Så kjem eit opphald til 1907 då «Laura» er tilbake og har teke en levande moskus, og har følge med «Vesterisen» frå Ålesund, skipper Peder Trandal, som og har en levande moskus. «Vesterisen» har en også i 1908 då også Paul Lillenes har en med skuta «Sjøblomsten».



Ishavsskuta «Vesterisen».

«Vesterisen» fanga då den første og einaste fullvaksne moskusoksen som er teken levande heim. Denne vart seld til zoologisk Have i København.

I 1910 er «Laura» oppført med fire moskus. Så vert det eit opphald til 1919 då Jens J. Øien har gått frå å vere skipper på «Laura» til å føre «Polarbjørn» av Narvik, og har fanga fire levande moskus.

Fire moskus har også «Johanna Schelderup», Bodø, dette året, ført av Johs. Antonsen, og «Sælbarden», Tjørvåg, med skipper Paul Lillenes har to kalvar.

Frå 1922 aukar levandefangsten av moskus. Dette året har «Kap Flora» med skipper Peder Andresen seks kalvar og «Sælbarden» med



Moskus på dekket til «Kap Flora». Foto Martin Pedersen frå Helga Pedersen.

skipper Paul Lillenes har sju.

Dei to skutene dreiv samfangst på levande moskus og isbjørn etter at klappmyssfangsten i Stretet var over.

Ein 1-åring og åtte av desse kalvane vart selde til USA. Zoologiske hagar i Philadelphia og Washington overtok to kvar, og fem gjekk til New York.

Det gjorde også to nesten to år gamle moskus frå Schjelderup i 1921, og fire eittåringar frå Tjørvgå i 1929.

Felles for dei aller fleste av desse innfanga kalvane som var tekne i fangenskap er at dei dauda rimeleg kjapt. Mange dauda før dei var selde, og mange strauk med etter få dagar eller veker etter å ha kome til dei ulike zoologiske parkane.

I 1924 vert det sett ein førebels rekord i levande fangst av moskus. «Orlando II» av Tromsø med skipper Oskar Grødahl har med heim ni kalvar. «Quest» med skipper Ludolf Schjelderup, Skånland ved Bodø, har med 11, «Sælbarden» no med skipper Ingebrigt Follestad hadde 11, og «Fangstmand» frå Brandal med skipper Håkon J. Brandal har med 12 moskuskalvar.

«Quest»-kalvane vart satt ut på Skånlandsholmen sør for Bodø, men dei fekk problem med å selje dei. Berre to av desse vart selde og hamna i ein zoologisk hage i Halifax.

Dei 12 kalvane frå «Sælbarden» var fanga på



Mannskap frå «Kap Flora» på Nordaust-Grønland på moskusjakt. Foto Martin Pedersen frå Helga Pedersen.

sørsida av Claveringsfjorden, på Hudson Land. Ei av utfordringane med utførsel av moskus var naturlegvis å ha mat til dei under overfart heim. Karane på «Sælbarden» meir eller mindre kraup over store områder på Hudson Land med kvar sin kniv og skar gras. Grastustane på Grønland står ikkje tett, og lite var der, men til slutt lukkast dei med å fylle 16 sekkar med gras.

Ein av karane klaga sin nød etter heimkomsten; han trudde han skulle vere med på eit flott eventyr når dei skulle inn til Nordaust-Grønland, «i staden vart eg liggande på alle fire i fleire dagar å rive gras som ei anna geit!».

Ein av kalvane var spesielt liten og ville ikkje ha gras. Sjølv om dei freista å gje han boksemjolk så dauda den brått like utanfor kysten av Møre. I tillegg til desse 12 moskuskalvane hadde «Sælbarden» også fem levande isbjørningar på dekk. Det var nok ei livleg overfart med 17 levande dyr på dekket.

Verdas første utsetting av moskus

Hausten 1924 vart dei 11 kalvane som var att frå «Sælbarden» sett ut på Kikholmen ved Kjeldsund i Herøy i påvente av sal. Holmen låg like ved leia, og er om lag 400x150 meter.

På holmen stod att eit naust og ei gammal løde etter folk som hadde budd der fram til 1880. Det vaks framleis mykje gras på holmen.

Vinteren 1924-25 dauda fem kalvar på holmen. Det vart også her sagt at moskusen ikkje tolte

det feite graset.

Det gjekk dårleg med salet av desse moskusane. I juni 1925 vart dei seks moskusane som no var igjen, tre av kvart kjønn, flytta til Gurskøy og slept på fjellet der. Dette var gjort for å få dei lenger unna der det budde folk, og var dyrka mark.



Innfanging av moskus i Myggbukta. Karlsbakk, Røbek, Furnes og Andresen.

Dette kan ein då rekne for ei utsetting av moskus, og ser ein vekk frå dei få som var sette inngjerda andre stadar i påvente av sal, var nok dette verdas første utsetting av moskusfe. På fjellviddene var det bra med mat. Men likevel kom to av dei ned frå fjellet å beita ei heil natt på ei eng med feitt gras i Dragsund.

Dei to dauda like etter. Også kalvane som «Sælbarden» hadde med året etter, tre moskuskalvar, vart sette ut først på Kikholmen, før dei i juni 1926 vart flytta til Gurskøy.

Dei heldt seg mykje i Sædalen, og det har seinare blitt fortalt at pinseaftan 1927 vart to kyr observert med kvar sin kalv.

Den 28. august 1929 skriv Aalesunds Avis i ein artikkel at ingen har sett igjen moskusen, og det er grunn til å tru at dei ikkje lenger er i live. Andre munnlege kjelder har fortalt at moskusen på Gurskøy ikkje forsvann før under andre verdskrig. Det siste er nok mindre truleg.

Dei bitre erfaringane med at så mange dauda så raskt gjorde at mange kjøparar vegra seg for å kjøpe dei forholdsvis dyre moskuskalvane.

Når så skutene hadde med heile 43 moskuskalvar dette året, vart også tilbodet større

enn etterspørselen.

Dessutan hadde den danske zoologen Adolf Jensen lukkast med å få mange zoologiske hagar til å seie nei til kjøp av moskuskalvar.

På Brandal stallfora Peter S. Brandal 12-14 moskuskalvar eit heilt år, før dei vart selde til ulike utanlandske dyreparkar. Dette i følgje ein publikasjon frå 1930. Dette må vere dyra som «Fangstmand» hadde med heim i 1924.

I 1925 kom «Sælbarden» med skipper Follestad heim med tre kalvar, og «Malula» av Haugesund med skipper Bertel Chr. Landmark hadde med en.



«Sælbarden»

I 1926 er «Heimland I» av Tromsø med skipper L. Jakobsen den einaste som er innmeldt med to moskus.

I 1927 har Brandal-skutene «Lysningen», skipper Sigvald S. Brandal, «Aarvak», skipper Johan S. Brandal og «Polarhavet» med skipper Peder E. P. Brandal samfangst og har med heim to levande moskus.

I følgje brevet frå Karlsen til Norsk Polarinstitut ved John Giæver vart desse to kalvane plasserte oppe i dalen i Brandal like ved ei Sæterstøl. Det vart satt opp ei større innhegning, og bygd ei jordhytte til moskuskalvane.

Dette var i august månad og det såg lenge ut til at dyra trivdas. Dessverre dauda den eine ut på vinteren og det vart nok einsamt for den som var igjen.

Det var mykje snø den vinteren, skriv Karlsen, og den andre kalven kom ned til bygda og fann vegen til eit sauefjøs og helsa på sauene der.

Karlsen skriv vidare at moskuskalven var ganske tam og han trur absolutt det skulle late seg gjere å temje desse dyra.

Han fortel også at denne kalven vart seld då dei ikkje ville ha ein einsleg gåande igjen på Brandalsfjella.

Ei anna kjelde skriv at denne kalven vart seld til Italia der den kom fram til ein zoologisk hage i Roma den 7. desember, og levde der til 15. juli 1928.



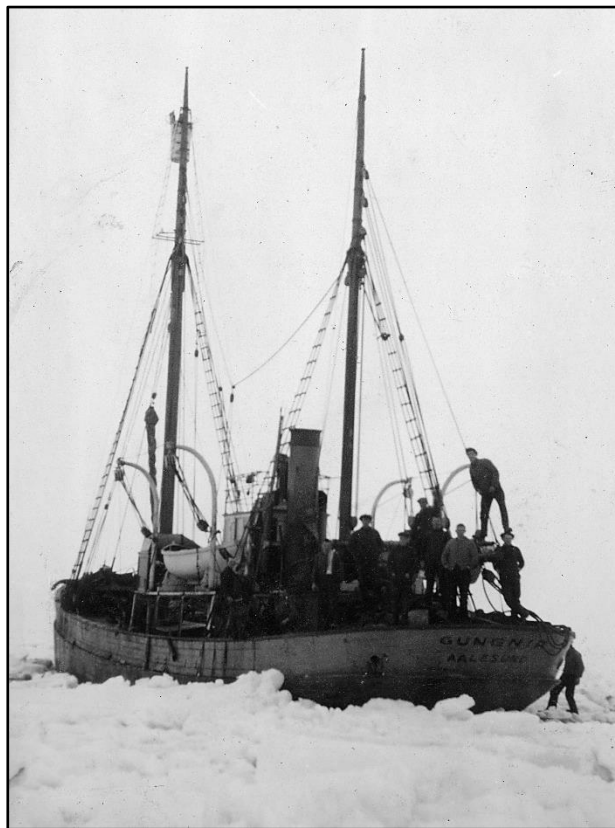
Moskus i Myggbukta 1933. Foto frå Walter Molt

I 1928 var «Terningen» av Tromsø aleine som kom med moskus, to stykkar, mens det i 1929 var tre skuter innom å fanga levande moskus. «Kap Flora» med skipper Peder Endresen, «Sælbarden» med skipper Paul Lillenes og «Veslekari» med skipper Hans Rekdal hadde til saman 28 levande kalvar med heim. 26 av kalvane overlevde overfarten, og vart satt ut på Lilleneset i Tjørvåg i påvente av sal.

Zoologiske hagar i Helsingfors, Edinburgh, Washington, og Philadelphia kjøpte to kvar, og fire gjekk til New York. Adolf Hoel som då var leiar i Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (i dag Norsk Polarinstitutt) kjøpte dei resterande 18 moskuskalvane som vart ført med «Veslekari» og satt ut i Adventfjorden på Svalbard.

Det var både politiske og økonomiske grunnar til dette, men ein rekna også med at moskus kunne bli eit nytt jaktbart vilt på Svalbard. Moskus frå denne stamma kunne ein sjå på Svalbard heilt til slutten av 1970-åra.

I 1930 har «Veslekari» med åtte moskus, «Gugnir» med skipper O.M. Tokle har 16. «Enos», skipper Ole Rødseth, og «Sælbarden»,



«Gugnir». Foto frå Steinar Johannesen.

skipper Osvald Lillenes har samfangst og til saman 35 moskus.

Dette året var moskusen fanga på bestilling til USA. 34 moskus vart frakta frå Tjørvåg til Bergen med «Enos».

Den 6. september forlèt «Bergensfjord» Bergen med dyra i kvar si kasse med kurs for New York. Etter 33 dagars karantene vart dei sende med tog tvers over USA til Seattle, så med båt til Seward i Alaska, og igjen ei togreise til forskingsbasa i College der dei kom fram 4. november.

Hensikta til Amerikanarane var å ta vare på ei art som dei meinte var trua for utrydding, samt å freiste for domestisera av moskusfe.

I 1936 vart 24 av desse som hadde overlevd og deira sju etterkomarar, satt ut på Nunivakøya i Beringhavet.

I 1968 var talet på denne stamma kome opp i 750 dyr, og har vidare gitt opphav til nye viltlevande stammer i Alaska og Sibir.

I 1931 har ishavsskuta «Pil» frå Hjørungavåg med skipper B. H. Olsvik fanga 10, «Polarbjørn» med skipper Kristoffer Marø har to og «Veslemari» skipper Peder Andresen har 14 moskuskalvar.

Dei 14 dyra frå «Veslemari» vart plasserte i sjøbua til Petter Smådal på Leinøy i påvente av sal. «Polarbjørn» dyra vart plasserte i eit trekkfullt pakkhus på Brandal.

Salet gjekk trekt, og fire av desse moskusane frå 1931 («Polarbjørn» og «Veslemari») vart føra heilt til byrjinga av oktober 1932 då dei vart sende med «Glimt» til Åndalsnes for vidaretransport til Dovrefjell der dei vart satt ut i naturen.

Bakgrunnen for at ein freista sette ut moskus på Dovre var delvis at under arbeid med Dovrebana hadde arbeidarar funne mykje beinrestar etter moskus frå før siste istid, og ein kvann fekk då ideen om å sette dyret tilbake i området her.

Det hadde også på dette tidspunkt blitt svært vanskeleg å selje moskus til utlandet. Dei zoologiske hagane hadde fått dårleg erfaring i og med at svært mange dauda relativt fort, og prisane hadde vore høge.

Då «Pil» gjekk direkte til Kapp Herchel i 1931 utan å drive klappmyssfangst først, var det for å freiste lukka på laksefiske.

Dette var ein privat finansiert forsøksstur under namnet Østgrønlandske Fiskekompani A/L. Bak selskapet sto fiskehandlar Karl Røbekk og skipperane B.H Olsvik og Berntsen. Laks fekk dei ikkje, og dei fanga då levande moskus for å prøve å berge litt av turen.

Også «Pil»-karane fekk vanskar med å få omsetjing på moskuskalvane, og dei vart ståande på eigeidomen til Røbekk på Åsestranda ved Ålesund vinteren over.

I januar var det sju moskus igjen som dei då bydde fram til Landbruksdepartementet. Etter mykje diskusjon vart desse også etter kvart frakta til Dovrefjell ut på våren i 1932.

«Isbjørn» er einaste skuta som har rapportert inn moskus i 1932 med seks fanga moskus. Skipper var Albert Bergesen. fire av desse kalvane enda i Swope Park i Kansas City, USA.

Etter dette vert det eit opphald på fem år før «Polarbjørn» stort sett er åleine om å fange levande moskus i åra som kjem, men med opphald under andre verdskrig.

Opphald var det forresten også under første verdskrig.



Moskuskalvar om bord i «Polarbjørn»

Odd Vollan skriv i «Ishavsfart» at på grunn av gode tider og gode fangstår i Vestisen var det i ei periode slutt på denne kompliteringsfangsten på Grønland, men då krigen var slutt, fekk den igjen verdi.

«Polarbjørn» har både i 1938 og 1939 fanga to moskus. Desse var fanga for å sette ut på Dovrefjell.

Moskusen trivdas og formerte seg på Dovrefjell. Men då andre verdskrig var over, var stammen borte. Det vart hevda at tyskarane som då hadde tilhald i nærleiken i krigsåra hadde utrydda stammen.

Seinare undersøkingar avviste dette. Rett nok skaut dei to moskus, men det var nok nordmenn som tok ut mesteparten, og eit stort snøskred tok livet av fem.

I 1947 har «Polarbjørn» åtte moskus og i 1948 er det fanga 10. Skipper desse fire åra er Kristoffer Marø. 10 av desse var fanga for å sette ut på Dovrefjell, åtte i -47 og to i -48.

Det var selskapet Arktisk Næringsdrift AS som då stod bak denne utsettinga, med støtte frå staten. Arbeidet med utsetting av moskus i åra 1947-49 og 1952-53 vart leia av John Giæver.

Åtte av moskusane «Polarbjørn» hadde med i 1948 vart sette ut ved Bardufoss. Også her var det Arktisk Næringsdrift som stod bak utsettinga.

I førstninga var det meininga at alle kalvane frå 1948 skulle til Dovre, men det var sterke ønsker

frå nord om å også etablere ei moskusstamme der med tanke på kjøtproduksjon. Dyra heldt seg for det meste i fjella rundt Hjerttind i Troms. Nokre av desse skal også ha vandra inn i Nord-Sverige.

Ein finn ikkje sikre kjelder på kor lenge denne stammen levde, men det er grunn til å tru at dei siste levde til byrjinga av 1960-talet.



«Polarbjørn». Foto frå Bjørn Berland

I 1949 er «Quest» åleine på moskusfangst med fire moskus, før «Polarbjørn» (nr. 2) er åleine gjennom første halvdel av 1950-talet.

I denne perioden fanga dei til saman 15 moskuskalvar med skipper Henrik Marø. Desse moskuskalvane vart også sett ut på Dovrefjell. Det er stamma av desse som var fanga i periodane 1947 til 1953 som framleis lever på Dovrefjell i dag.

Sommaren 1971 vandra ein liten flokk på fem dyr ut av Dovrefjell og slo seg ned i Härjedalen i Sverige.

Så vert det eit langt opphald heilt til 1969 då «Harmoni» og skipper John Jakobsen har fanga 25 levande moskus som siste skute på levandefangst.

Desse kalvane skulle til Bardu og var tenkt til moskusfarming. Grunna sjukdom vart forsøket gjeve opp.

Av dei om lag 300 levande moskusane som vart førte ut frå Nordaust-Grønland vart 155 selde til dyreparkar og zoologiske hagar. (Nokre av desse dauda i Noreg før eksport).

70 moskus skulle brukast i domestiseringsforsøk (fire til Sverige i 1900, sju til Island i 1930, 34 til Alaska i 1930, 25 til Bardu i 1969),

75 vart innført for å verte satt ut i norsk natur, eller resultatet etter overføring vart at dei blei sette ut (ni til Gurskøy i 1925-26, 17 til Svalbard i 1929, 39 til Dovrefjell i 1932, 1938 og 1949-53 og åtte til Bardu i 1948).

I tillegg veit vi at utlendingar har ført ut minst 50 levande moskus frå Grønland: Sverige to i 1900, Island sju i 1929, Danmark 37 i periodane 1900-1964, og dei fire kalvane til USA i 1939. Då «Anni I» forsvann på heimtur frå Nordaust-Grønland med overvintrarar om bord i 1923, var det også sju levande moskuskalvar om bord. Overslag syner også at om lag 50 innfanga moskus dauda på overfarten til Noreg.

I 1964 vart det også fanga 27 levande moskus i Nordaust-Grønland som vart overførde til Søndre Strømsfjord på Vest-Grønland. Denne stamma er i dag på fleire tusen dyr.

Høg betaling gjorde moskusfangsten attraktiv

Den store interessa for fangst av levande moskus var naturlegvis dei gode prisane dei kunne få frå zoologiske hagar, og ikkje minst frå utanlandske rikmenn med private dyrehagar.

I 1900 betalte ein kjøpar i Sverige 9.200,- kroner for fire kalvar han kjøpte i Tromsø. Zoologisk Have i København betalte 3.000,- kroner for en kukalv kjøpt i Tromsø i 1903.

New York Zoologiske park betalte 2.200,- dollar for to to-åringar frå Skånland i 1921 og 4.400,- dollar for fem moskus frå Sunnmøre i 1922. Dei 10 dyra som vart fanga for utsetting på Svalbard i 1929 vart betalt med 12.000,- kroner.

Peter S. Brandal gjev opp i 1900 at han fekk betalt 15,- kroner pr. tønne med selspekk, (987,- kr. i 2016 verdi), og 25-27 øre pr. kilo selskinn. Ikkje rart då at det freista med fangst av levande moskus i dei påfølgjande åra når ein kunne få 3.000,- for ein moskus. (197.454,- kroner i 2016 verdi).

I tillegg til levandefangsten var det elles skote mykje moskus. For å fange kalvane var det gjerne vanleg å skyte dei vaksne dyra i flokken. Fleire kjelder reknar tre-fire skotne vaksne dyr pr. innfanga kalv.

Desse skotne dyra gjekk i kjøtforsyninga i provianten på skutene, eller vart salta i tønner og teke heim av menneskap, i tillegg skaut dei gjerne enda meir moskus for kjøt og skinn og hadde med heim.

Ei oversikt i 1945 bereknar denne fangsten til å vere like over 3000 moskus.

Størst moskusjakt for overvintrarar

Skutene som var innom Nordaust-Grønland for kompliteringsfangst jakta ein del moskus. Men det var fangstfolk som overvintra som stod for hovudmengda av moskusjakta. Dei hadde stor trong om ferskkjøt, og ikkje minst mat til bikkjene.

Ulike kjelder har freista å kome med ei oppsummering på denne fangsten fram til og med 1939.

Ejnar Mikkelsen har henta tal frå vaktmannskapa på Aust-Grønland og gir opp 1130 skotne moskus for sesongen 1938-1939, og 3110 dyr for periode 1936-39. Mikkelsen, Giæver (1939) og Lønø (1964) har alle kome fram til eit tal på mellom 10-13000 moskus skotne av overvintrarar fram til hausten 1939.

Frå rundt 1930 og utover var det fleire som gjorde framstøyt på å få freda moskusen på Nordaust-Grønland, heilt eller delvis. Overvintrarane sjølve protesterte og hevda det var rikeleg med moskus og freding ikkje var naudsynt.

Dessutan tok ikkje desse overvintrarane ut meir moskus enn det dei hadde trong om til mat til seg sjølve og bikkjene. Enkelte ishavsskipperar meinte også at det alt låg nok begrensningar for deira del då det ikkje var lov å salte eller fryse moskuskjøt for sal.

Mens Canada totalfreda moskus alt i 1917 gjekk det heilt fram til 1950 før danskane gjorde vedtak om begrensa jakt på moskus på Aust-Grønland. Som kjent vart heile Nordaust-Grønland sett av til nasjonalpark i 1974 som då også innebar ei totalfreding av moskus.

Medan stammen har hatt god vekst i Alaska, Vest-Grønland og Taimyr har stammen på Dovrefjell vakse mindre. Årsaka til dette er fleire, men mange er tekne av snøras, påkøyrt av tog, drepne av lynnedslag og andre har vandra

ut og omgåande avliva.

Hausten 2006 viste teljinga på Dovrefjell 200 moskus og 60 kalvar. Talet på moskus på Dovrefjell har dei siste 10 åra vore nokså stabilt med 250 moskus etter at stamma vaks ein heil del utetter 1990-talet. Dei seinare åra har det vore fødd om lag 50 kalvar årleg på Dovrefjell. Moskusen frå Grønland var tilpassa eit miljø utan sjukdom og parasittar. Dyra på Dovre har difor vore lite motstandsdyktige mot sjukdom som kan smitte frå husdyr, villrein og hjortevilt. I dei siste åra har det vore fleire utbrot av munnskurv og lungebetennelse. Særleg unge dyr har vore råka.

Moskusen er eigentleg ei fåreart, i slekt med sau og geit, og den fine kjøtkvaliteten er mørk men marmorert med ein mild og svak viltsmak. Den kan minne om ein mellomting av okse og får. På Ishavsmuseet har vi vore så heldige at vi har kunna servert steik av moskus nokre gongar til ein fullsett kafé.

Kjelder:

Ishavsmuseet sitt arkiv, ulike dokument og korrespondanse.

Ivar Ytreland, «Polarminner».

Hermann Bakke «Moskusjakt på Aust-Grønland» Isflaket nr. 3-2002.

Sigmund Bøe, Seilas med Polarstar, «På gyngende grunn», Ishavsmuseet 1990.

John Giæver, Den norske fangstvirksomhet på Østgrønland, 1939.

Adolf Hoel, Moskuser til Svalbard, 1929.

Gunnar Isachsen, Norske fangstmænds færdier til Grønland, 1919-1921.

Isachsen & Isachsen, Norske fangstmenns og fiskeres ferder til Grønland 1922-1931.

Odd Lønø i Polarboken 1963-64.

Odd Vollan, «Ishavsfart» 1951.

Norsk Fiskeritidende 1901, 1909, 1925

Sunnmørsposten 1908, 1930, 1947

Søndmøre Folketidende 1900

Sunnmøre Arbeideravis 1977

Aalesunds Avis 1929

Northern Exploration Company.

Ugrundede beskyldninger i et engelsk blad mot andre selskaper for at ha bemægtiget sig dets forekomster.

Og merkelige opplysninger om utgifterne ved kuldriften paa Spitsbergen.

Advokat Trygve Klausen uttaler sig til «Morgenbladet».

Der kommer fra tid til anden i visse engelske blade høist merkelige opplysninger om Spitsbergen, opplysninger der alle synes at kunne føres tilbake til en ganske bestemt kilde, og som i almindelighet er egnet til at virke ganske vildledende.

I en artikel om kulsakingen fra Spitsbergen skriver Londonbladet «The Financier» bl.a at der iaar er skibet for i alt 2.500.000 pund sterling.

Produktionsomkostningerne vil ifølge bladet indskrænke sig til 10 sh. Pr. ton.

Med henblik paa dette finder bladet det av interesse at oplyse om at der, indbefattet en del store kullag, som nylig skal være opdaget paa østkysten. Paa Northern Exploration Company's eiendomme, findes 4 a 5 milliarder tons kul paa Spitsbergen, strækningerne fra Kings Bay i nordvest og sydøstover til Davis Harbour, heter det videre, ligger indenfor Northern Exploration Company's vidtstrakte territorier.

Iaar skal der være fundet en betydelig kulforekomst ved Davis Harbour. Men skjønt dette fund nok kan være av vigtighet, er det bare en av de mange paaviste forekomster, som eies av Northern Exploration Company. Selskapet maatte under krigen, fordi kommunikationerne var avskaaret, lide under invasion paa sine territorier av «neutrale» interesser, som søker at



utnytte ikke bare kullene, men ogsaa andre værdifulle mineraler, som findes der. I denne forbindelse bør det bemerkes at de største skibninger fra Spitsbergen iaar, nemlig kul for hele 700.000 pund sterling, kommer fra eiendomme, som det britiske selskap har «claimed» som absolutt tilhørende sig. Det britiske utenriksdepartement har imidlertid nu saken i sin haand og denne «jumping of the claim» fra ikke-britiske interessers side kan faa en sensationel avslutning.

Vi har paa flere hold søkt opplysninger om disse forhold. Da artikelen bl.a kunde antages at hentyde til Kongs Bay kompaniets eiendomme, har vi anmodet høiesteretsadvokat Trygve Klausen, Aalesund, om en uttalelse herom.



Frå Kings Bay 1918. Foto frå Odd Arild Brandal

Advokaten meddeler:

Kings Bay kulkompani eies av ishavsreder Peter S. Brandal, dampskipsreder M. Knutsen og advokat Trygve Klausen, hver for 1/3. Feltet blev i 1916 kjøpt av Chr. Ankers dødsbo. Det blev annektert i 1909 av Chr. Anker, som paa regulær maate indmeldte sin anneksjon, og hvert aar indtil det overtoges av de nye eiere, hadde han ekspeditioner deroppe og drev undersøkelsesarbeider paa feltet. Den nye eiere gik straks i gang med anlægsarbeider, og har drevet saadanne i 1916, 1917, 1918, 1919 og delvis 1920, samtidig som de under anlægsaarerne har drevet ut kul. Anlægget er nu færdig for den planlagte drift.

I 1911 slog en Mr. Mansfield sig ned paa Blomstrands halvø – en halvø som ligger i Kings



Fra Ny-Ålesund. Foto Hjelle.

Bay ret over fjorden, overfor vore felter – og begynte der at drive en marmorforekomst. Det var paa det territorium, som var annektert av Chr. Anker og der blev fra Ankers side protestert mot englændernes arbeide. Det er dette marmorfelt, som har været drevet av Northern Exploration Company. Det er nu nedlagt.

Den første gang der fra det engelske selskap framkom nogen innsigelse mot den norske annektion i Kings Bay var i 1918.

Det vil av foranstaaende fremgaa, at det er helt uriktig hvad der her skrives i «The Financier» - ialfald hvad Kings Bay-territoret angaar, at neutrale, mens krigen stod paa, har trængt sig ind paa «Northern»s territorium. Det engelske selskap paastaar at ha annektert store arealer paa Spitsbergen. Saavidt mig bekjendt har selskapet endnu ikke eksportert noget av værdi fra sine annektioner. Der bør jo for øvrig efter almindelige internationale regler være et forhold mellem hvad man annekterer og hvad man nyttiggjør.

Advokaten opplyser sluttelig, at Kings Bay kulkompani nu har hus for ca. 350 mand i Kings Bay. Der er endvidere bygget 2 elektricitetsverker, et for byen Ny Aalesund og et for gruben. Der er bygget jernbane og kai, traadløs telegraf m.v. I kompaniets 4 anlægsaar er der ført til Norge kul for en bruttoverdi av 11-12 mill. kroner. Kompaniet staar nu rustet for en større eksport i kommende sæson, hvis det faar arbeidsfræd.

Fra andet interessert hold uttaler man ovenfor os, at artikelen i «The Financier» - likesom meddelelsen forleden om at et skandinavisk konsortium agtet at overta aktiemajoriteten i Northern Exploration Company – vistnok maa sees i forbindelse med den paagaende kampagne for en kapitalutvidelse i det nævnte selskap. Man har ogsaa i England efterhaanden begynt at faa øinene op for arten av selskapets virksomhet, og det gjælder derfor stadig at ha «gode nyheter» at smøre aktionærene om munden med. Der er saaledes ikke nogensomhelst grund til at ta denne affære alvorligere end nogen av de tidligere.

Northern Exploration Company har som bekjendt ogsaa tidligere gjort krav paa rettigheter som tilhører norske og andre selskaper, uten at det dog har formaadd at bevise sin adkomst til disse. Som man ser av advokat Klausens uttalelse har selskapet uten held søkt at reise innsigelser mot Kings Bay-kompaniets annektioner.

Nu synes Northern Exploration Company at ville kræve omtrent alt hvad der findes av værdi paa det vestlige og sydlige Spitsbergen. Ogsaa enkelte av Store Norske Spitsbergen Kulkompanis rettigheter har Northern Exploration før i tiden gjort krav paa uten at der dog har været noget reelt grundlag for saadanne krav. Med hensyn til de russiske felter, saa blev der for et par aar siden ført forhandlinger om salg av disse, forhandlinger som dog ikke har ført til noget resultat. Northern Exploration har aldrig kunnet gjøre noget krav paa de russiske felter gjældende.

Heller ikke overfor de svenske eiendomme ved Braganza Bay har de engelske foretagende kunnet reise berettigede krav. Alle tvistligheter om «claim»s vil vel for øvrig i sin tid bli undersøkt og avgjort av vedkommende myndigheter. Paa kyndig hold gaar man imidlertid ut fra at driften saagodtsom overalt paa Spitsbergen – muligens med et par mindre væsentlige undtagelser – støtter sig til fullstændig uangripelige annektioner.

Om selve Northern Exploration Companys driftsresultater har vi tidligere bragt fullstendige opplysninger, og de var ikke meget smigrende for selskapet. At man ogsaa i England er opmerksom paa forholdet fremgaar av artikler bl.a. i «The Mining Gazette» - som til dels har været gjengitt i «Morgenbladet» - og i «Times» (27de juni 1919) hvori det paavises at alle de opskrytte mineralforekomster er meget litet værdifulde.

Northern Exploration Co. har adskillig utrustning og maskiner paa Spitsbergen, og har ogsaa ved Recherche Bay oparbeidet en kulbeholdning paa nogen tusen tons. Men skibningsforholdene skal paa dette omraadet være meget vanskelige.

Det meddeles os videre, at Northern Exploration vistnok agter at opgi de meget omtalte marmorfelter. Ialfald har selskapaet solgt den utrustning det hadde kjøpt for driften av disse felter.

Naar de i «The Financier» opplyses, at produktionsomkostningerne paa Spitsbergen vil dreie sig om 10 sh. pr. ton, er vel det ikkeganske fair overfor Northern Exploration Companys aktionærer. For alle andre selskaper andrager produktionsomkostningerne saavidt vi har kunnet bringe i erfaring til 40-50 kr. pr. ton, heller mere end mindre. Man skulde neppe tro, at Northern Exploration gjør det billigere.

Vi har sluttelig henvendt os til det norske utenriksdepartement, som imidlertid erklærer, at det ikke har mottatt noget som kan sættes i forbindelse med denne sak og idetheletat ikke har nogetsomhelst kjendskap til den.

Uttalelsen om den «sensationelle avslutning» tør, som man herav vil forstaa, neppeheller tages for høitidelig.

Morgenbladet mandag 8. november 1920

POLARSTAR rapport mars 2017

Kjære Polarstarvenner

Då er det på tide med ein liten rapport igjen. Det er jammen slik no, at dette vert ein av dei siste rapportane i Isflaket for dette prosjektet! Ein rapport til no, så er skuta heime, dersom ikkje noko skjer slik at oss vert forseinka.

Som dykk kanskje har sett i det siste, i alle fall om dykk er inne på heimesidene til Ishavsmuseet Aarvak, så er det sett ein heimkomstdato og ei heimkomsthelg. Det vert helga 25-27 august, så kjære vener rundt om kring, set av denne helga for ein Brandalstur! Trur museet legg opp til stor feiring då, det er jammen ikkje kvar dag det kjem ei «ny» ishavsskute til bygda! Og det skal sjølvsagt markerast!

Forresten vil det på desse internett-sidene bli lagt ut nyheiter med jamne mellomrom, og kanskje vert det ei eiga Facebook side snart, som vil handle om Polarstar og ha fokus på dei siste månadar i Polen samt heimkomst

Det er stor aktivitet om bord i skuta no, med fokus på mange områder om bord. I dei siste månader har mykje føregått i fremre del av skuta, medan oss no er i full aktivitet i akterdelen.



Mannskapsmessa på styrbord side under oppbygging.

Sjå føre deg ei lita maurtue der verftsarbeidarar, elektrikarar, røyrleggarar, snikkarar og

elektronikk svirrar om ein annan for å få det aller meste klart.

Du verda kor mange detaljer og ting som må på plass! Dokking er det også no i denne perioden, med mykje som skal sjekkast, reparerast og fiksast under vasslina. Det er områder i skutesidene, i baugen og akter som skal renoverast og reparerast, og Skipskontrollen er der for å sjå til at alt vert gjort på godkjent og skikkeleg måte.

Spesielt i baugen er der mykje stålarbeid som må gjerast, ting oss ikkje har fått gjort medan skuta ligg ved kai. Det vi har inspisert og funne ut av der framme i baugen spesielt, er at skuta har fått mykje juling, og det vert omfattande å få ordna opp i. Og her hjelp det ikkje be om lettvinde løysingar! Doblingar og slike «tjuvtrijs» bit ikkje på Skipskontrollen, her skal det skikkeleg gjerast! Men det skal nok gå greitt, for skikkeleg gjerast, er då det oss også vil.



Laustankane i fremre lasterom er komne på plass igjen, og får påmontert nødvendig måleutstyr.

I akterdelen på skuta er det verkeleg fullt pådrag med innredningsarbeid. Mannskapsmessa, proviantrommet babord for byssa, og den store hovudmessa, er no under full renovering. Og også i skrivande stund er det ful aktivitet i Captains Cabin eitt dekk opp.

Samstundes som snikkararbeidet går føre seg, fylgjast maling, golvbelegg og elektrikarar åt,

slik at vi får gjort dette mest mogleg effektivt. Riksantikvaren liker at det skal sjå ut så autentisk som mogeleg, sjølv om folk nok hugsar ulike arrangement om bord frå dei ulike periodane dei var om bord.

På seksti- og syttitalet vart der gjort fleire endringar.

Noko av det flottaste eg ser no, er korleis vi har «teke tilbake» dei originale tredørkane, i styrehus, captains cabin og i proviantrommet. Kor flott det vert når dei gamle golva får fjerna lag på lag med maling, lim og anna som har lagt der, og no står fram nyslipt og behandla på beste måte slik det skal gjerast.

Trur både han Sigmund Bø, han Peter og han Martin Karlsen ville ha hugsa korleis det var og korleis dei ville ha det!



Her vert toalett og dusj tilbakeført i Captains cabin.

Vert litt kry når eg ser dette. Dessverre har vi ikkje makta fikse dørkane i hovudmessa, og i mannskapsmessa. Der har det vore nytta så mykje ulikt tremateriale at det vart nyttelaust å få til.

Her kjem det raudbrunt linoleum, så likt som mogeleg det vi har sett på gamle bilde. Planen er no at det meste av snikkararbeidet er ferdig innan utgangen av april, inkludert korridorar, lugarar, bysse og anna. Det har vore spesielt interessant å fylgje med korleis dei renoverer og bygg nye skap, køyer og benkar. Dette vert gjort på snikkarverkstaden

inne i byen. Heldigvis har oss mykje originalt om bord til å sjå og måle etter. Spesielt chief-lugaren er svært original og god å ty til. Så er det å kike på gamle bilde for å finne detaljer og ting som oss må bestrebe oss på å få på plass igjen.

Som dykk veit er mykje reve og kasta, dessverre, men med slike gode snikkarfolk er mykje mogleg. Det skal verte flott folkens!

Vi har lenge hatt eit problem nede i maskinrommet, med ein av generatorane.

Dette var ein eldre Volvo MD50 motor, som det etterkvart vart konstatert at det ikkje fanst bøtevon for.

Og her var det berre å søkje etter ein brukt som skulle erstatte den havarete. Det som eg tenkte og trudde var ei enkel sak å finne, men det vart det sanneleg ikkje!

Ikkje har eg anledning å sette inn ny, då rista Riksantikvaren på hovudet. Nei, her vart det berre å søkje rundt om. I Norge, i Danmark, i Sverige ja over alt ein kan tenkje seg. Mange har hjulpet til, og til slutt makta vi finne ein i Uddevalla Sverige.

Den er no på plass, marinisert og fin, og ser greitt ut.

Når eg no nemner den store interessa for å hjelpe, så seier eg igjen eg er overvelda over interessa, og kan berre takke så mykje. Betyr at Polarstar betyr mykje for mange.

Nyleg no i februar sende eg tre store pallar med utstyr og deler frå Polarstar som skal på plass igjen om bord. Somt av utstyret er høgst brukbart, somt vert montert om bord som minner om slik det var.

Endå er det naturlegvis saker og ting som har forsvunne over tid, som sikkert ligg heime hjå einkvan som personlege minner. Slikt har eg den djupaste respekt for, men er der noko som ligg rundt om, som folk veit har vore om bord i skuta og som dei ikkje har bruk for, så er eg naturlegvis interessert i det.

Eg har sagt det før og eg seier det gjerne igjen, eg er overvelda og takksam for all hjelp,



Hovudmessa byrjar å ta form. Isolasjon, plateledning og benkar m.m vert nytt.

interesse og støtte eg har fått gjennom desse snart 3,5 åra skuta har lagt i Stettin.

Og eg skal love at på veggen ein eller annan stad skal det henge ei oversikt over dei som har bidrege på eit eller anna vis. For eksempel fekk eg ei melding for nokre veker sidan om at skiltet over stuert lugaren var funnen og vil bli gitt til meg.

Det kan høyrast ut som ei lita fillesak, men dette er spesielt, for då veit eg at blant andre bror min Kolbjørn nok ofte gjekk under det skiltet. Små ting, men veldig viktig for heilheita, for historia, for båten!

Mange fine historier, for nokre månadar sidan kom Ordføraren i bygda vår Anders Riise køyrande til gards med varebil. Inn i bilen hadde han ein lyskastar som har vore om bord i Polarstar.

Den låg visstnok ute på nett for sal. Ordføraren kjøpte like godt lyskastaren og gav den til oss. No er den i Stettin klar for montering!

Bjørn I Røyset kom over den gamle styrehusdøra som var om bord i Polarstar. Den har han fått til Brandal og er ved museet der. Kan dessverre ikkje nyttast om bord etter dagens reglar, men vil heilt sikkert få ein framstående plass i utstillingane ved museet.

Og la eg ta med her at tidleg i februar var eg ein tur til Leikong, etter å ha fått beskjed om at ut i ei løe sto den gamle dreie- og arbeidsbenken,



Stadig kjem nye overraskingar. Her er det opprusta vassrør frå ein av lugarane bak. Men alt slikt vert no nytt.

som hadde vore om bord, og hadde sin plass nede i maskinrommet.

Etter den meldinga var det å reise dit ut, koste vekk litt av høystålet, og få dreiebenken i varebilen. No er benken framme i Stettin, under full oppshining, og skal om bord på sin gamle plass.

Og når eg først er inne på slikt, så er det ein ting eg spesielt lurar på, og det er kvar det vart av det gamle skiltet som hang på styrehus-skottet under Polarstar namnet, skiltet som viste byggeplass, tid og bygg nr. det hadde vor spesielt å fått på plass igjen! Så er det nokon som veit....

Og så dei mange telefonane då, e-postane osv.. om folk som vil vere mannskap på heimseglinga! Må no minst ha 100 på lista!

Det er kjempekjekt, og eg lyt no snart byrje tenkje på det, no når oss har endeleg bestemt heimreise-tidspunkt!

Så går du rundt med ynskje om eit historisk eventyr, så berre ta kontakt! Mannskapslista er som sagt alt lang, mange som vil vere med, men har du den rette søknaden så er eg ganske påverkeleg!

I den samanheng har eg lyst å fortelje ei lita artig historie. Her eine dagen ringte det ein telefon frå ein Ottar Solås, frå Sørbøvåg i Sunnfjord. Han hadde vore om bord i Polarstar

1954-1956, og melde seg som mannskap! Fantastisk!

Eg og han hadde oss ein god prat, det viste seg at denne karen har hukommelsen i orden og oss snakka vel og lenge. Om han vert mannskap står att å sjå, men uansett skal han til Brandal heimkomsthelga.

Han hadde også fortid om bord Furenak. Altså ein av dei gode gamle veteranane dette, som eg gler meg storleg sjå om bord i skuta i slutten av august.



Detalj. Lysventilane har vore på land og blitt pussa blanke.

Det er skikkeleg heilagstund å få snakke med slike karar! Håper alle som lever og har hatt sitt virke om bord i Polarstar vert å sjå i Brandal denne heimkomsthelga.

Hermann Bakke er vel den eg veit her i bygda som er den eldste, og var med alt første turen i 1948. Meld deg til Ishavsmuseet dersom du har vore mannskap om bord, i kort eller lengre periode!

Eg ynskjer sjå dykk alle som ein, ilag med andre ishavsfolk i ein herleg miks som kan gle seg over at skuta er berga for framtida.

Eg kan snart ikkje vente på synet og tanken når Polarstar uti august rundar Kvitneset og ser ishavsbygda og heimehamna igjen!

Sjølv ishavskjerringa og han Peter S på sine soklar vil nok nikke gjenkjennande den dagen! For ikkje å snakke om ishavsdrøninga Else Karlsen!



Også dei gamle opprusta varmomnane byrjar verte fine.

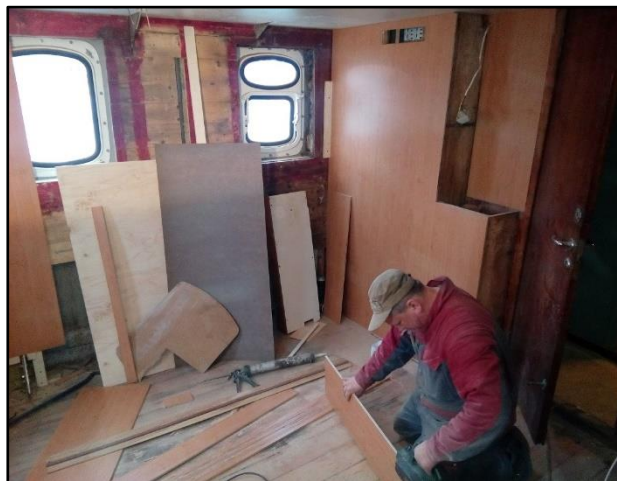
Eg ynskjer ei feststemd bygd den dagen. Det er eit eventyr, skreiv ein Brandal-ætting for ei tid sidan, ja, sanneleg er det det!

Den største utfordringa no framover er tid, sidan verftet har mykje å gjere av andre ting, men vi har ein god plan for ferdigstilling no, som skal halde. Dersom vi då ikkje ryk på eit problem som seinkar oss. NMD og Riksantikvaren er naturlegvis nøkkelfolk i denne samanheng, vidare skal dette sluttfinansierast, og det krev sin mann, det kan eg love dykk!

Men no er det store fokuset på dokkinga som skjer no i slutten av mars. Det vert spennande! Dokkingstaden ligg berre 3-400 meter frå kai der Polarstar ligg til vanleg, så det er ikkje lange biten. Der vert det «konsentrerte dagar» før skuta igjen kjem til kai, for den siste langspurten fram til godkjenning og heimreise.

Vi skal også i denne perioden sluttrenovere den gamle livbåten som har henge der om bord. Listermotoren står ferdig overhala i lag med propell, aksling og det som høyrer til, flytetankar er reparerte og delvis nybygde, og vi har vore klare til å ta treverket og glasfiberen som må fiksast.

Og når vi no skulle plassere arbeidet med eit lite fint verkstad ved sida av oss, så viser det seg dei er konkurs. Og då står vi der akkurat no, utan alternativ. Men det ordnar seg nok denne



Arbeid med platekledning i Captains cabin.

gongen med, prosjektleiar Marek vil nok finne eit alternativ som kan gjere jobben.

TV og radio har byrja vakne til liv der nede også, når dei no ser at skuta snart skal forlate Polen og gå heim.

Eg ynskjer alle Polarstarvenner ein fin vår. I Polen skal det jobbast hardt og alle ser fram til eit flott resultat. Ikkje minst dei som står midt oppe i det der nede.

Kontakt meg gjerne dersom det er noko du lurar på eller har tenkt på. Elles er det berre å fylgje med på nettsidene til Ishavsmuseet framover, der vil kome små og større nyheiter etterkvart som våren skrid fram. Og les Isflaket og støtt museet, det er godt for helsa og sjela!

Beste helsing

Willy (tlf 95070668)



VEDDE AS

- 6030 Langevåg • Telefon: 70199950 • Faks. 70199960
- Råstoffkjøp: 90504269 • Mail: office@vedde.no



I vesterveg med «Arktos»

Av Sigmund Bøe

Det begynte 28. januar 1940. Det var den dagen jeg reiste hjemmefra og gikk om bord i M/S «Arktos» for å begynne klargjøring til fangsttur ved Newfoundland/Labrador.

På forhånd var det nedlagt mye arbeid og omtanke for å få det personlige utstyr ferdig. Vi regnet med ca. 4 måneders tur uten havneanløp. Klesvask om bord forekom nesten ikke, så en måtte ha med rikelig med klær. Det gikk mest på ulltøy, og mor hadde hatt en travel tid med å få alt i stand.

For så vidt var det ikke så rart at hun alltid var urolig og redd når vi guttene var ute på sjøen. Ikke gjorde det saken bedre at jeg hadde vært med «Arktos» til Newfoundland feltet året før, da vi fikk sånt overhending vær på overfarten. Jeg hadde imidlertid funnet at sjøen var min rette tumleplass, det var der jeg virkelig følte meg hjemme. Komme hva komme ville, jeg måtte reise.

Jeg var da heller ingen «skårunge». Jeg var 23 år, hadde 4 ishavssesonger bak meg, 2 sommersesonger på banklinefiske, storsildfiske og kysttorskefiske fra jeg var 15 år, og før det småfisker på fjorden i årevis.

Alt i alt en nokså solid erfaring som også omfattet 72 dagers rekruttskole med I. R. II på



Ishavsskuta «Arktos» slik den såg ut før ombygginga til 1940-sesongen. Foto frå Anne Karin Notøy

Det var ikke så legg å rive seg løs hjemmefra, for mor ville ikke at jeg skulle reise, og hun prøvde på alle måter å overtale meg til å bli hjemme. Hun hadde fått skrekk for havet, det var så mange av hennes slekt som var omkommet der, noen på de store hav, noen like utenfor hjemmestøa.

Setnesmoen, avsluttet med 5 dagers manøver i Verdal/Stjørdalsområdet.

Det var for øvrig min første togreise da vi reiste fra Åndalsnes til Hell i hestevogner med litt halm på dørken, det var den gamle typen som var merket «40 mann-8 hester», og jeg husker at vi frøs jammerlig over Dovre.

Hva vær og vind angår så visste jeg godt hva vi kunne komme ut for. Jeg hadde opplevd to av de store Vesteris orkanene med vindstyrke på 60-70 m/sek i 25-30 minusgrader, og på overfarten

til Newfoundlandfeltet året før kjempet vi oss gjennom en av de verste Nord Atlanterhavsstormene en kan tenke seg.

Av de seks skutene som var på vei vestover, ble tre brukket med av sjøen, en med hele besetningen, mens mannskapet på de andre ble reddet under dramatiske omstendigheter, den ene av fangstskutene «Polarbjørn» og «Polaris», den andre av Svenska Amerikalinjens «Drottningholm».

Denne reisen er ellers blitt nøye skildret av Trygve Nordanger i boken «Dramaet i Nord-atlanteren». På den turen hadde «Arktos» dampmaskin og kullfyring og var nedlastet med bunkers. Nå hadde den gått gjennom en total ombygging ved Liaaen Verft i Ålesund, og den lå fremdeles der da vi gikk ombord.

Det var nesten bare snaue skroget som var igjen av den gamle «Arktos». Dampmaskinen på 500 hk med kjeler og kullbokser midtskips var revet ut og ny Atlas Polar diesel på 650 hk innmontert akter. Overbygg og bro midtskips var også fjernet og nytt moderne påbygget akter. Innredningen var meget tidsmessig. Der var bl.a. stor mannskapsmesse vegg i vegg med byssa, med serveringsluke imellom.

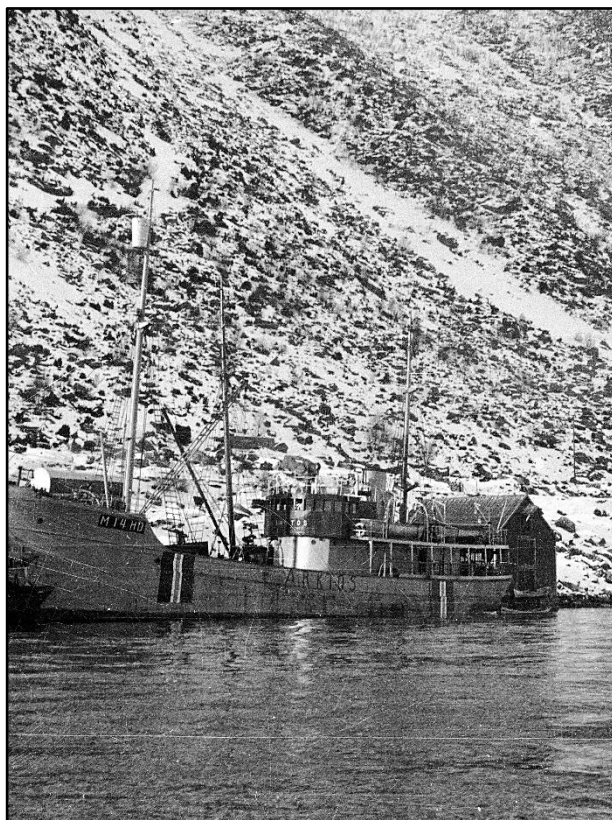
Det var nesten ikke til å tro for oss som var vant til å bære matbakkene over åpent dekk i allslags vær. Det var vel et av de største fremskritt jeg har fått være med på ombord i slike båter og langt forut for sin tid.

Der var også dusjrom med varmtvannstank i skorsteinen, riktignok sjøvann, men vi syntes likevel det var storartet.

Det var 4-mannslugarer for fangstfolk akter, ruffen forut skulle også ominnredes til 4-mannslugarer, men tiden ble knapp, så den ble foreløpig uforandret.

Det ble hektiske dager for å bli ferdig i rett tid, men lørdag 17. februar var vi klar og klarerte ut fra Aalesund. Vi var tre skuter ilag, de samme som året før, «Polarbjørn», «Polaris» og «Arktos», alle fra Brandal.

Tradisjonen tro anløp vi Brandal før vi stakk til sjøs. Her var rederens kontor og sjøhus.



«Arktos» etter ombygging, til kai på Brandal før avgang i 1940.

Forskjellige småting skulle i land eller ombord før avgang, og så skulle der jo tas ordentlig farvel med venner og kjente. Mange av mannskapene hørte jo hjemme her i Brandal og Hareid.

Vi som bodde litt lenger borte hadde tatt avskjed da vi stakk ombord. I tre uker hadde vi vært ombord og gjort klar, men det kom aldri på tale å ta en tur hjem. Når en var reist på tur, så var en reist, ikke mer å snakke om det.

I dag høres det nok temmelig utrolig ut, men slik var det. Det fikk greie seg med å skrive brevlapp før vi gikk til sjøs.

Blant andre ting som ble sent i land i Brandal var kofferten med landgangsklær. Det var trangt om plass ombord og rått og fuktig, så det var nokså vanlig at en fikk satt klærne i land før avgang. Vi regnet ikke med å komme til land på turen, og tok det for gitt at vi skulle komme tilbake hit når turen var slutt.

At vi skulle komme til å slite ut mange dresser før vi kom hjem, var det absolutt ingen som tenkte.

Det var nok litt mer enn vanlig alvor over avskjeden sette året, av flere årsaker: Det var for en stor del mannskapet ombord som hadde vært med året før da vi fikk en sånn herlig juling på overfarten.

Vi husket nok alle disse orkandøgnene med en viss skrekk, og kanskje aller mest de som satt i land og ventet på nyheter.

Så var det krigsspøkelset da. Krigen var nå inne i 6. måned, og ingen kunne vite hvordan det ville utvikle seg. De fleste av oss trodde vel ikke det ville vare så lenge når engelskmennene og franskmennene kom ordentlig i gang.

Vi hadde en kullsviertro på England, og vi hadde selvfølgelig hørt om den fantastiske Maginot-linjen som var så absolutt uangripelig. Jeg tror ingen av oss var i tvil om det endelige resultatet.

Vi regnet ikke med å få føling med krigsaktivitet på vei vestover, men var kanskje litt mer betenkt over hjemturen. Vi tenkte da på beretninger vi hadde hørt fra første verdenskrig om selfangstskuter på hjemtur som ble oppbrakt fordi seloljen var et viktig råstoff i sprengstoffindustrien.

Den tanken at Norge skulle komme med i krigen, streift oss ikke i det hele tatt. Noe av det siste vi gjorde før vi gikk fra verkstedet var å male nøytralitetsmerket på skutensidene. Det vistes ikke særlig lenge, men det ble ikke aktuelt å male det opp igjen.

Det hadde vært en del diskusjon om hva som var beste seilingsrute, og sakkyndige var blitt rådspurt. Det ble besluttet å gå nord om Island idet en regnet med større sjanse for å komme på nordsiden av Atlanterhavslavtrykkene da, og følgelig større sjanse for unna vind.

Med tanke på krigsoperasjoner valgte en også denne ruten, da en mente at det på denne årstiden bare var selfangere og havhest som opererte i disse farvann.

I ettertid vet vi jo at dette var helt feilaktig. I virkeligheten var det selve hovedleden for tyske raidere og andre båter som skulle lure seg ut på de store hav. Så var det da også her at The Royal Navy fikk sitt første sviende nederlag da slagskipet «Hood» ble senket av «Bismarck» noen måneder senere.

Hele Brandal var på bena denne lørdags-ettermiddagen for å se skutene vel i vei, og praten gikk livlig i lugarer og messer ut over kvelden.

Først kl. 03 søndag morgen lot vi gå fortøyninger og bakket ut fra kai. Full fart forover, tre lange støt i fløyta, og kurs ble lagt nord Sulafjorden, forbi Eltrane, Tueneset og Aalesund. Videre Oksebåsen, Lepsøyrevet, og Haramsfjorden, og i hvit sektor av Flatflesa og Bjørnsund fyr gikk vi til havs på Hustadvika. Dagranden lå gyllengul over fjelltoppene i øst, og hvitesektoren av Bjørnsund fyr bleknet av dagslyset da vi satte ut loggen og nullstilte den ved siste sjekkpunkt. Kurs ble lagt for Langanes på Island. Den lange reisen var begynt.

Aldri hverken før eller senere har jeg sett landet og fjellene så jevnt hvite. Helt fra juletider hadde det lagt usedvanlig mye snø, og nå var det nesten ikke en mørk flekk å se over flomål. Det var tindrende klart og sviende kaldt med bare en svak bris fra øst.

Riktig ønskevær å stikke til havs i, og stemningen var høy ombord.

Lite ante jeg da at det skulle gå over seks år før jeg fikk se igjen disse kjente landemerkene, og at to av båtene og flere av mannskapet aldri skulle komme hjem mer.

Godværet varte ikke så lenge. Alt andre døgnet hadde vi kuling og snøkave fra sydvestlig kant med stor sjø og svær slingring. Og været bare øket på.

Øst av Grimsøy lå vi pådreid i to døgn i storm av nordvest og sikt nær null i snøkave. Det var også moderat ising. Posisjonen var nok heller usikker da en bare hadde magnetkompasset og patentloggen å gå ut fra.

Det var krapp stygg sjø og voldsom slingring. Noen kjøtt- og fisketønner som var surret på båtdekket, kom løs i mørke natten og det ble en farlig sjau å få fange dem inn der de rauset vilt fra side til side mellom fangstbåtene.

En av mannskapet fikk foten klemt mellom en tønne og rorledningen og ble stygt skadet. Det viste seg senere at benet var brukket, og han var ute av dansen for hele turen.

Heldigvis var benet så fint satt sammen og grodd at det ble ikke varig men.

Vi fikk også litt av en sjau da bomstopptaljen til storseilet røk. Det ble noen kalde avrivninger før vi hadde alt under kontroll. Vi førte trehuket storseil og stagfokk for å støtte mot slingringen, men det var liten hjelp og de ble senere beslått for godt.

24. februar hadde vi igjen fint vær som holdt i 4 døgn. Deretter et par døgn med sterk vestkuling og lite fremfart. Siden var været bra helt frem til iskanten hvor vi ankom 3. mars om kvelden. Vi var da 80 n. mil øst av Belle Isle. På loggen hadde vi gått ut 2150 mil.

Ishav og fangstliv

Det er ikke mulig å beskrive den intense følelsen av velvære en får når en kommer i isen etter så pass lang overseiling med svær slingring og mye overvann. Det smulner fort av etter hvert som en kommer inn gjennom isbaksen, og kroppen kan slappe av da den ikke lenger behøver å være på konstant vakt mot hurtige, uberegnelige bevegelser.

Og så det å kunne legge seg og sove uten å ligge med spenntak mot køy gavlen, bare slappe helt av, og spise uten å måtte tviholde på plettene! Det er herlig!

Dagene gikk med klargjøring til fangsten. Alt utstyr var blitt forsvarlig vekkstuet for overfarten. Det ble nå funnet frem og rigget opp. Samtidig arbeidet vi oss frem gjennom isen i forskjellige retninger på leting etter sel.

Vi fikk kontakt med de to nordnorske skutene «Quest» og «Sælis» som var kommet i isen noen dager før, og etter hvert møtte vi også båtene fra Newfoundland.

Der var seks i alt, 3 stålfartøy, «Beotic», «Imogene» og «Ungawa», alle på ca. 2000 t.d. v. og «Eagle», «Ranger» og «Neptune» som var gamle seilskuter utstyrt med dampmaskin. De hadde mannskap på 120 til 300 fangstfolk, så vi ble nærmest som småfangere å regne med våre 20 til 28 mann.



Mannskap på «Arktos» klare for fangst. Frå venstre Sigmund Bøe, Hans Mur Brandal, Petter Blomvik, Martin Oppsal, Henry Svinø, Ola Gjerde, heilt til høgre Bernhard Lyngstad. Foto frå Havtor Hofset.

Det var en ting ved Newfoundlandsskutene som fortonte seg nokså rart for oss, nemlig de svære latrinene som var bygget ut på begge sider av akterenden, og som så ut til å være besatt til enhver tid.

Fangstfolkene deres bodde ellers nokså primitivt blant kull og skinn i mellomdekksrommene.

For øvrig så hadde vi fra første stund et meget godt samarbeid med Newfoundlenderne. Jeg tør påstå at det aldri ville blitt tilsvarende godt dersom det var de som kom til våre fangstfelt.

Først 13. mars kom vi i fangst, og nå gikk det slag i slag, men uten den helt store susen. 17. mars hadde vi et nytt arbeidsuhell i det en mann fikk kjevebeinet tvers avslått av en jollekrok. Skipperen fikk satt benet på plass og støttet det opp, men det glapp ut av stilling igjen dagen etter, og måtte settes på plass igjen.

Det grodde da fint til og var helt helet før vi kom til lands 2 mnd. senere.

Ungselfangsten dabbet av etter hvert og gikk over til ordinær plukkfangst. Det vil si at vi kjørte omkring i isen og plukket enkle dyr, kanskje opptil et hundre eller to pr. dag.

Vi gikk da vakter, styrbordsvakt fra 6 til 12, babordsvakt fra 12 til 6. vi lå stille om natten fra



«Arktos» i isen 1940.

det mørknet omkring kl. 21 til det lysnet omkring 05 om morgenen. Babordsvakten startet da opp og begynte fangstingen. Men det var sjelden noe særlig å finne før seinere på formiddagen, for selungene var nå blitt store og fete og holdt seg mest i vannet til det ble varmere i luften utetter dagen.

Mens ungselvangsten pågikk for fullt, var alle mann ute fra tidlig morgen til seine kveld. Når vi lå stille om nettene, måtte vi gå «bavianvakt», det vil si at vi hadde dreierende vaktørn på 1 time. Du var oppe i 1 time og purret så nestemann som sto sin time og purret neste osv.

Det var beinhardt når en gikk dødstrett til køya etter en hard dag å måtte ut etter en eller to timers søvn når det passet slik med tørnet. Men det hendte av og til at en mann som var skadet og ute av arbeid, kunne ta hele nattevakten, så en slapp «bavianvakten» som vi naturlig nok hadde lite til overs for.

Når vi gikk ordinære vakter hadde vi stort sett gode dager. Likevel fikk jeg oppleve en dag som jeg husker som den hardeste jeg har hatt på ishavet. Det var 3. april og plukkfangst foregikk fremdeles. Stikk i strid med all sedvane hadde vi fått en influensaepidemi ombord, og nær halve

mannskapet var angrepet. Jeg var også bort i syken, men ikke verre enn at jeg holdt meg på bena.

Denne morgenen gikk 2. skytteren i tønna mellom 5 og halv 6 som vanlig. Som før nevnt var det sjelden dyr å finne så tidlig på dag, og en tok det derfor ikke så nøye med beredskapen. Når 3-4 mann av vakten var påkledd og fangstklar, så holdt det som regel godt denne siste halvtimen før styrbordsvakten løste av. Men denne dagen var det annerledes.

Med det samme vi begynte å gå. Ble der sett sel i flere retninger, og det ble full aktivitet med en gang.

Vi som var oppe, ble sendt på isen etter hvert sitt dyr som vi halte til skutesiden. Så i veg etter det neste med det samme, og der ble stadig flere og flere å se.

Ombord ble det ropt og kommandert etter mer folk. Vi som var på isen, fikk knivstellet kastet ned til oss og fikk ordre om å flå dyrene vi hadde funnet, deretter fortsette fremover isen, flå og dra i dunger mens skuten gjorde en runde i en annen retning.

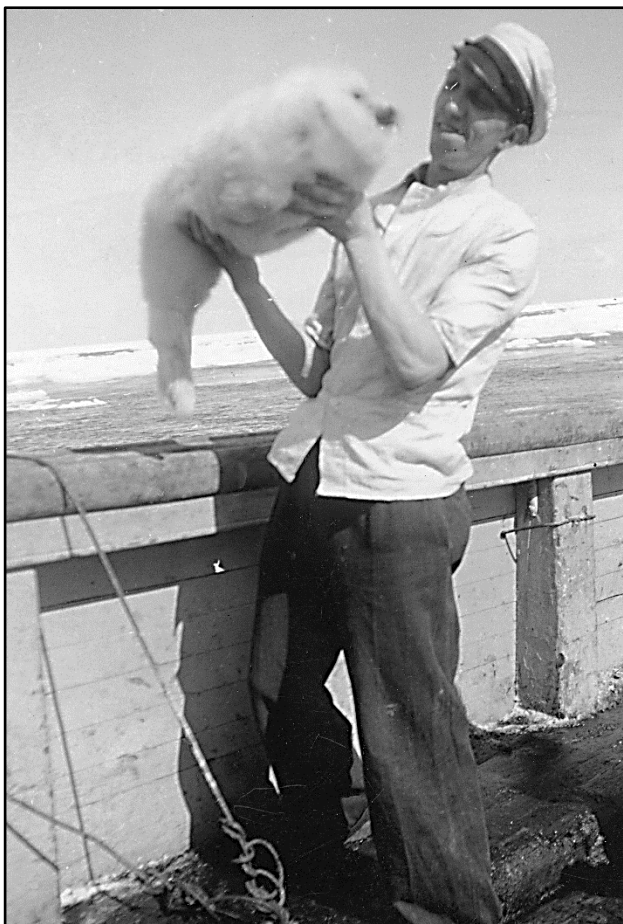
Da klokken ble 6 og vi skulle hatt avløsning, var vi langt fra skuta og i fullt arbeid. Nå ble

forresten vaktene brekt, og alle mann som var friske nok var ute.

Dyrene lå for det meste nokså spredt, så det ble langt å dra på skinnene. Vi fire som kom først på isen var lettkledd og frokostsultne. Vi hadde bare hatt et krus kaffe og en brødblings ved midnattstider, ingen hadde regnet med at vi skulle bli værende på isen.

Skipperen kom selv i tønna ved 7-tiden, og hver gang skuta kom nær nok til å få kontakt, fikk vi bare utpekt retning og ordre om å fortsette fremover.

Hverken han eller noen av de andre var klar over at vi var gått på isen så uforberedt. Heldigvis var været fint, men det ble likevel en dag jeg aldri har glemt.



Stuert Hans Kleiven, «Arktos» 1940. Foto frå Havtor Hofset.

Vi travet og gikk, og gikk og travet. Flådde et dyr og dro skinnet med til neste, mil etter mil, og tyngre og tyngre ble det. Magen skrek av sult. Men etter som dagen led, gikk det over til en

stadig mer påtrengende svakhetsfølelse med kuldegysninger. Jeg hadde vel litt feber også.

Vi forsøkte et par ganger å gå mot skuta, men den slingret i alle retninger, så vi nådde aldri frem.

Slik holdt vi det gående dagen til endes. Først da det mørknet ved 9-tiden om kvelden, kom skuta frem og plukket oss opp. Vi var da så utkjørt at det tok de aller, aller siste reservekrefter å komme seg over rekken.

Ombord falt vi sammen som tomsekker på luken. Etter å ha slappet av litt gikk turen til messa, og her gikk frokost, middag og kveldsmat ned på høykant, skal jeg si.

At vi ikke ble syke er uforståelig.

Dagens fangst ble over 700 dyr, vesentlig gråsel. I og for seg ikke så imponerende, men tatt i betraktning at det var enkeltinger spredt over et svært område, og at mange av fangstfolkene lå syke, så var det likevel et meget respektabelt resultat.

Neste dag var vi fullt restituert og begynte dagen vel rustet, men da ble det ikke så mye å gjøre, fikk 280 sel.

Det minket av med fangsten etter hver nå, og vi begynte så smått å spekke av skinnene. En la da skinnet over en skrå benk og snittet nøye spekket av skinnet. Spekket gikk i tankene, og skinnet ble saltet i rommet. Det var en skittjobb, da alt ombord ble glatt.

Skjebnedager i april

Så kom 9. april.

Skjebnedagen som snudde opp ned på alle våre innlevde begrep og satte oss i villrede og håpløshet i lange tider fremover. Dagen begynte som andre dager.

Vi var i fullt arbeid med spekking og lå stille i isen. Været var godt, og til tross for at det var et skittarbeid, gikk det med liv og humør. Det ble pratet og vitset og småertet slik det skal være blant gode kamerater.

Ut på formiddagen kom skipperen i styrhusvinduet og fortalte at nå hadde tyskerne gjort invasjon i Norge.

Oslo og Bergen var blitt bombet, og der var kamphandlinger på gang flere steder mens mobiliseringsordre var sendt ut.

Det ble stille på dekk, ingen sa et ord, vi bare så på hverandre, hendene som holdt kniven ble hengende slapt ned. En hørte bare den jevne duren av hjelpemotoren og en svak gnissing av isen mot skuteseiden.

Fra bestikken hørtes svakt en stemme som leste nyhetene på engelsk, og skipperen var gått inn igjen for å høre mer.

Førsteskytteren la fra seg kniven. Med sindige bevegelser tok han av seg oljeermer og oljeforkle og la dem over spekkerbenken. Fremdeles uten et ord, gikk han opp lederen til brua. En for en gjorde vi andre det samme.

Vi var ikke sånn med en gang i stand til å fatte hva som holdt på å skje.

Krig var jo noe en leste om i avisen eller hørte om i nyhetene fra helt andre kanter av verden. Krig i Norge det hørtes bare Norgeshistorien til. Av det nå var blitt brutal virkelighet, var helt ufattelig.

Om litt begynte praten å gå. Den første umiddelbare reaksjonen var rødglødende raseri: Dette skal de få svi for! Kom igjen gutter, la oss se å komme i vei. Hjem å ta dem. Men etterhvert begynte vi å vurdere situasjonen mer nøkternt og kom til at det neppe var noen løsning å legge i vei hjemover hals over hode. Der lå tross alt et verdenshav imellom.

Vi skulle så gjerne ha vært der, men nå var vi imidlertid her på denne siden. Det begynte å demre for oss at det kanskje kunne gå lenge før vi fikk sette kursen hjemover, og at det var lite vi kunne gjøre fra eller til. En fikk bare vente og se. Vi fortsatte med spekkingen, men gløden og interessen var borte. Det var liksom ikke så stor betydning lenger.

Nå, så lenge etterpå er det rart å tenke på. Jeg hadde på den tid en nokså pasifistisk innstilling. Jeg var sterk påvirket av B. Dybwad Brockmanns teorier, var bl.a. fullt overbevist om at krig og vold ikke kunne løse noen som helst problem, det være seg nasjoner imellom eller personer imellom.

Denne overbevisningen har jeg forøvrig beholdt til dags dato. Hvis forholdene den gang hadde

vært som nå, 40-50 år senere, ville jeg sannsynligvis ha nektet militærtjeneste da jeg ble innkalt i 1937. Men militærnektning var en helt annerledes alvorlig sak den tid. Bare på strengt religiøst grunnlag var det mulig å nekte uten å måtte sone fengselsstraff.

I alle fall måtte en regne med å bli stemplet som et utskudd i samfunnet.

Nå da Norge var overfalt og krigen var et faktum, var alt plutselig omsnudd. Jeg bare brant etter å komme hjem og slåss. Det er vel egentlig slik at det faller helt naturlig å forsvare seg når en blir overfalt.

Alle de fem norske skutene kom sammen og holdt rådslagning. Der ble sendt telegram til det norske konsulat i St. Johns, Newfoundland, og bedt om forholdsordre.

Etter et par dager fikk vi svar. Vi ble anbefalt å ligge ut sesongen og så komme inn til St. Johns hvor det var godt marked for selprodukter. Så var det for så vidt klart.

Før vi fikk dette svaret, hadde jeg notert i dagboken for 11. april: «Det er svært motstridende meldinger vi får fra krigen i Norge, men etter det vi kan slutte oss til, så går det bra. Tror nok tyskerne blir jaget fra Norge, kanskje heller fort, men det blir nok dessverre mange som ikke får se den dagen. Hva det blir til med oss, er ikke godt å vite. Vi har det godt til denne tid iallfall.

Vi holder på og spekker om dagene, men det er ikke noe fart over arbeidet, det er visst mest for å ha noe å gjøre som han holde tankene vekk fra det som verre er. Ellers er vi ved godt mot, og det er stor begeistring hver gang vi hører om et nytt tysk nederlag. (?) Vi venter ellers at vi blir oppbrakt og tatt til lands når som helst.»

Vi forsøkte å få tak i alt av nytt hjemmefra, men der var ikke så liketil. Det lille vi hadde av radioutstyr var vel ikke så særlig avansert, og det var vel stort sett St. Johns vi fikk inn.

Vi hørte om trefninger her og der, i Gudbrandsdalen, på Elverum, fallskjermtropper på Dombås osv.

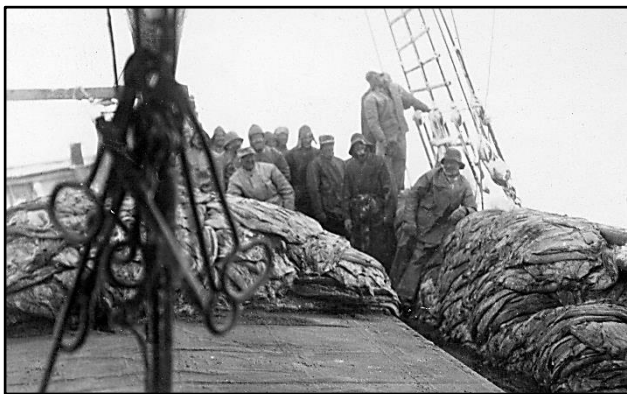
Jeg regnet med at I.R.II var på Dombås. Bror min og mange kamerater var nok der, og jeg skulle vel også ha vært der. Dagbok 3.mai: «Trefninger i Romsdalen og Åndalsnes. Det er

vel våre gutter som er der. Undres hva vi får høre når det er over.»

På fangstfeltet gikk livet som normalt. I slutten av april og begynnelsen av mai lå vi etter gammelselen, tildels med bra resultat.

En dag vi var på isen i «gammelselslag», hadde vi et uhell som lett kunne blitt virkelig alvorlig. Vi var ferdig med selslaget, hadde flådd ferdig og dratt alle skinna i dunger.

Nå stod de fleste av oss samlet ved en skinndunge og ventet på skuta som holdt på å jolle ombord dunger.



«Arktos» 1940. God fangstdag med mykje skinn på dekk. Foto frå Havtor Hofset.

En av skytterne hadde vært litt lenger fremme og kom nå tilbake mot flokken som står og venter. Plutselig får han se en sel, som ligger mellom noen is knultrer like i nærheten av ham. Han slenger opp geværet og skyter og selen blir liggende etter andre skuddet. 2. skytteren, som står midt i flokken av oss, gjør et lite rykk og sier: «Jeg tror forsyne meg at den (kulen) snertet kjeledressen min!» ved nærmere undersøkelse vistes et hull midt på overarmen og armen hang slapt ned langs siden. En kule hadde rikosjert fra isen og gått rett gjennom tykkeste overarmsmuskelen idet den tullet på seg en bit av kjeledress og skjorte som den tok med gjennom såret for så å stoppe opp i klærne på andre siden.

Det var en dumdumkule men heldigvis traff den ikke bein, så da skipperen fikk rensert og forbundet såret etter alle kunstens regler, grodde det fint til uten komplikasjoner av noen art. både denne pasienten og de to med beinbrudd gikk til legekonsultasjon ved ankomst til St. Johns. Men alt

var bare fint med dem alle tre, - Kunne ikke ha gjort det bedre selv, sa legen.

I uvisse på Newfoundland

7. mai gikk vi fra fangstfeltet, og 9. mai kom vi til St. Johns. Bortsett fra en utrolig nøye og stivbeint tollvisitasjon gikk alt greit ved ankomsten, og vi ble godt mottatt på alle hold. Akkurat i disse dager var alt svevende, ingen bestemte retningslinjer hverken for oss ombord eller for myndighetene i land.

Administrasjonen av den norske handelsflåte under Nortraship var i sin spede begynnelse, og der var mange uløste problem ennå. En måtte bare ta en dag om gangen, vente og se hvordan det utviklet seg.

Etter en ukes venting fikk vi begynne å losse. Men der forelå fremdeles ikke salg av fangsten. Det ble ordnet slik at vi skulle losse bare skinnene her, mens spekket skulle losses ved en gammel hvalstasjon nede i Placentia Bay på sørkysten av Newfoundland.

Det var den norske konsulen i St. Johns som eide denne fabrikken. Om den var kjøpt for anledningen er jeg ikke sikker på, men vi hadde et visst inntrykk av at der foregikk en dragkamp for å få tak i disse skutene, og vel mannskapene også.

Stasjonen lå på et helt øde sted på en liten øy, Rose au Rue, tror jeg den hette, nokså idyllisk med sund, holmer og skjær.

Lossingen ble unnagjort på 4-5 dager, og etterpå hadde vi den vanlige sjau med rengjøring. Så ble vi bare liggende der og vente på hva som skulle skje. Fangsten var usolgt, vi hadde ingen penger, kosten ble heller skral etter hvert.

Vi hadde levert den største fangst som noen gang var i land av norske selfanger, over 13 000 dyr. Men det så ikke ut til at vi skulle bli rike av det. Vi har vel aldri vært så lusa blakk som vi var denne sommeren på Newfoundland.

Vi pusset opp båten, vasket og malte, vi var ute og fisket kokefisk, og vi var oppe i et vann og prøvde ørreten. Rene slaraffenlivet kan en synes, men uvissheten var trykkende. Det gikk rykter om turer hit og dit, men ingenting skjedde.

Av og til kom det forespørsel om folk til båter som manglet mannskap. Da var det så mange

som meldte seg at det måtte trekkes lodd om plassene. Det kom en representant over fra London for å ta seg av disse fangstskutene og andre fiskebåter som var kommet over, men det gikk tregt å få noe i gang, så det ut for.

Omsider fikk vi gå til Burin Harbour og ta i land spekktanker og utstyr. Det var straks en kjærkommen forandring etter at vi hadde vært i isolasjon i flere uker.

Jeg husker en liten episode fra Burin: Etter å ha tatt i land spekktankene, lå vi for anker på havnen mens vi gjorde grundig rent for spekkrester og salt i lasterommet.

Da vi var ferdig, var vi passe skitne, og en eller annen fikk det innfallet at alle mann skulle hoppe i sjøen fullt påkledt. Samtlige var med på notene.

En losleider ble hengt ut på styrbord låring, og i tur og orden jumpet vi fra hekken og svømte til leideren. Men en mann ville gjøre en ekstra oppvisning. Han kledte av seg alt unntatt en overall, en slik med skulderseler, og stupte så elegant fra båtdekket. I det han traff vannet røk selene, og han ble liggende å plaske helt netto. En robåt med to unge jenter i kom roende for å se på oppstyret og lå nå ganske nær ved leideren. Vannet var iskaldt, neppe mer enn 5-6 grader, så mannen hadde ikke noe valg, måtte hurtigst mulig løpe spissrotgang opp leideren under rungende jubel fra tilskuerne!

En søndag gikk noen av oss til kveldsgudstjeneste i den Lutherske kirken om kvelden. Etterpå ble vi buden hjem til presten på te og kaker, og vi ble mottatt med en hjertevarm gjestfrihet som om vi skulle ha vært gamle venner.

Fra Bruin Harbour gikk vi til St. Johns for dokking. «Arktos» hadde en isskade på skroget som måtte repareres, og det tok et par uker og litt til. En kamerat og jeg gikk på konsulatet og ville melde oss for marinen eller flyvåpenet.

Vi hadde hørt om Little Norway i Toronto og om den norske marineleiren i Lunenburg. Det var særlig sistnevnte vi var lysten på, men vi fikk ingen respons. Skulle bare ta det rolig og vente, sa de.

Rederen vår, Karl Karlsen, var nå kommet over. Han hadde rømt med en fiskebåt til Færøyene, og via London var han kommet hit. Etter hvert begynte det å bli litt bevegelse i sakene. «Polarbjørn» gikk til Øst-Grønland med forsyninger til de norske overvintrings-stasjonene der.

«Quest», «Selis» og «Polaris» begynte i kullfart Sydney N.S. -Newfoundland. «Arktos» skulle også i fraktfart så snart den var ferdig, og da ville der bli en god del overflødig mannskap. 7 mann av oss fikk derfor reise med «Selis» til North Sydney for å søke jobb med andre båter.

De som reiste var:

Henry Svinø	Borgund
Bernhard Lyngstad	Averøy
Peder Ullaland	Langevåg
Martin Hovde	Ørsta
Ola Gjerde	Syvde
Sverre Alvestad	Hareid
Sigmund Bøe	Gurskebotn

Vi kom etter hvert om bord i forskjellige båter på forskjellige farvann, men alle kom fra det med livet i behold. Verst ute var nok Henry Svinøy som ble torpedert, kom i Japansk fangenskap og senere ble torpedert med en fangetransport. - Han kunne nok fortelle litt av en historie om den tiden.

Det samme kunne vel Kristoffer Marøs sønn Harald som også satt lenge i Japansk fangenskap. Hans dødsannonse stod å lese i «Sunnmørsposten» i slutten av krigen men ble senere dementert. Han er vel en av de få som har overlevd sin egen dødsannonse.

På vidvanke

Sydney var livlig konvoihavn med masse skipsanløp, men da vi gikk inn der med «Sælis», møtte vi en konvoi på utgående, så havnen var tom for skip da vi kom inn, ergo ingen jobber foreløpig. «Sælis» lastet kull for Newfoundland og var ferdig på ett døgn.

Immigrasjonsmyndighetene tillot ikke at vi gikk i land og bodde der i ventetiden. Ikke hadde vi penger heller. Det ble ordnet slik at fem av oss fikk komme ombord i fiskebåten «Grimsøy» av Aalesund som lå her, de andre to måtte gå ut igjen med «Selis».



«Selis» fremst. Foto frå Anne Karin Notøy.

«Grimsøy» var kommet over for en stund siden med et parti nikkelstøv fra Norges Bank. Nå lå den her på det uvisse, som vi hadde gjort. Vi hadde liten lyst til å trenge oss på, men vi hadde ikke noe valg. Jeg kan godt huske da vi stod igjen på kaien i North Sydney og så «Sælis» gå ut.

Det var bare ett å gjøre: Ta sekk og koffert og rusle bortover til «Grimsøy» og spørre pent om vi kunne få komme ombord. Vi ble ellers meget godt mottatt og innkvartert i ruffen sammen med de 5 som var der fra før. «Grimsøy» var en ny båt som holdt meget god standard for den tid å være, så vi hadde det bra nok ombord der, men vi følte oss på en måte som inntrengere som ikke hadde noe der å gjøre.

Litt etter litt begynte det å samle seg båter på havna til neste Atlanterhavskonvoi. Men det gikk over to uker før vi fikk jobb.

I ventetiden var vi stort sett henvist til oss selv å ordne opp i våre saker. Der var norsk visekonsul i Sydney med bare engelsktalende personell. De hadde fått beskjed om oss, og når en jobb dukket opp, skulle vi få beskjed gjennom «Grimsøy» sin agent her i North Sydney. Da var det for oss

å ta bussen rundt fjorden til Sydney for å få nærmere opplysninger.

Det tok ca. ½ time og kostet 50 cents. For oss var 50 cents ikke ubetydelig. Penger var mangelvare og der var ingen vi kunne henvende oss til for å få mer av det slaget.

Før vi reiste fra St. Johns hadde vi fått 20 dollar pr mann som forskudd på lott. Før det hadde vi fått 30 dollar ved ankomst St. Johns til landgangsklær og diverse toalettartikler. Det holdt til en billig dress, sko og skjorte etc. I mellomtiden hadde vi en gang fått 5 dollar.

Det var slik da som det alltid har vært på selfangst, at en fangstmann ikke hadde noe fast hyre, bare lott av fangsten. Kontrakten for oss på «Arktos» lød kort og godt: I lott 26% av delingsfangst, fordeles på 20. Egen kost. Delingsfangst var bruttofangst minus utgifter som salt, ammunisjon og fangstassuransse.

Vi hadde jo en svær fangst, men den lå usolgt, og følgelig kunne vi ikke få oppgjør.

Nå måtte vi økonomisere til det ytterste så vi ikke skulle bli stående uten busspenger. Vår adspredelse bestod av spaserturer i land og en kino av og til. Det var også visse vanskeligheter med språket. Jeg hadde i sin tid tatt et begynnerkurs i engelsk ved N.K.S. og det kom sannelig godt til nytte nå.

Det var et noe spinkelt, men meget godt grunnlag å bygge på. Jeg klarte å gjøre meg forstått på et vis, men hadde vanskelig for selv å forstå. Men da jeg nå oftere ble nødt å snakke, gikk det ikke så lenge før jeg greide meg bra.

(Frå boka «På gyngende grunn», Ishavsmuseet 1990).



Det har vore hektisk byggeaktivitet på Ishavsmuseet gjennom vinteren med oppføring av heis for rørslehemma.

Hovudheisa er bygd på utvendig til Ishavsmuseet og går frå første til tredje etasje. Frå tredje til fjerde etasje kjem det heis innvendig i lokala. I skrivande stund er det berre siste finpuss som står att før prosjektet er ferdig. Søndag 23. april er det sesongopning på Ishavsmuseet, og då skal også heisene offisielt opnast. Stortingsrepresentant Oskar Grimstad vil stå føre opninga av heisa. Ishavsmuseet byd på søndagsmiddag og i undervisningssalen vil museet syne filmen «Ishavskjerringa». Prosjektet med heis har vore eit stort løft for museet, og vil vere til stor nytte for mange.

I gjenstandsmagasinet ved museet foregår det for tida ei stor opprydding, sortering og registrering. Nye reolsystem er på veg inn og dette vil gjere magasinet mykje betre oversiktleg og ryddigare. Stor takk til Hareid Group som velvillig har skaffa oss reolar. Ikkje minst vert det reinare og lysare då heile romet i denne prossessen vert vaska ned og mala. Utanfor gjenstandsmagasinet er eit rom innreidd for reingjering og evt. reperasjon av gjenstandane før dei går inn i magasin. Eit stort og viktig arbeid som vil fortsette utover våren, hovudsaklig utført av ivrige dugnadshender.

I desse litt roligere periodane midt på vinteren er det også meir høve til digitalisering og arkivering. Fotosamlinga og arkivet til museet veks stadig, og i januar og februar er om lag 1000 foto digitaliserte, og ganske nøyaktig 2000 dokument skanna og digitalisert.

To polarkveldar har så langt i år vore arrangert. Fredag 17. februar var det polarkveld med Britt

Johansen «Selfangst et liv for mannfolk». Saltkjøtt og erter i kafeen etter foredraget. 31. mars var det Johan Ottesen sin tur med «Båtar i Hareid». Tysdag 21. mars var det også filmframsyning av «Ishavsblod» på Sjøborg kino i Ulsteinvik, og etter framsyninga var det avseilarfest på Ishavsmuseet med selbiff på menyen. Filmskaparane fortalde om filmen, og Knut Selvåg spelte trekkspel.

Vidare utetter våren og sommaren er førebels dette programmet:

Søndag 23. april. Sesongopning og opning av heis for rørslehemma. Oskar Grimstad står føre opninga. Filmene «Ishavskjerringa» på storskjerm, søndagsmiddag i kafeen.

Fredag 28. april kl. 19.00 Polarkveld med Rolf Hanaa. "Kings Bay 1916-2016. Frå gruvedrift til forskingsbase". Boknasild og mjølkesuppe etter foredraget.

Måndag 1. mai kl. 15.00 Restaureringa av «Polarstar». Willy Nettet fortel og syner bilde frå restaureringa av «Polarstar» gjennom snart fire år i Polen. Middag i kafeen frå kl. 13-17.

Onsdag 17. mai. Stor 17. mai buffet med varme og kalde rettar, kake og kaffi. Kl. 13-17.

Fredag 23. juni, Sankthansaftan. Rjomegraut i kafeen kl. 14-18.

Fredag 25. august – søndag 27. august. «Polarstar» kjem heim frå restaurering etter snart 4 år i Polen. Eige program over tre dagar kjem seinare.

Fredag 22. september. Polarkveld med Thor Bjørn Arlov kl. 19.00

Fredag 13. oktober. Polarkveld kl. 19.00

Fredag 3. november. Lutefisk-kveld med Ishavsmuseet Venner

Laurdag 18. og søndag 19. november. Julemesse på Ishavsmuseet

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

- BRUKTE OG NYE DELER
- OFF.GODKJ.VRAKMOTTAK
- NYE DEKK OG FELGER

☎ 700 37 900

www.aasenbil.com



VS Poland Sp. z o.o.

Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

*- PE produksjon - skrog - seksjoner - alle type konstruksjoner - sport
/fritid - trykksaker*

Teknisk support - kjøp/salg - import/eksport - crewing

Sølvbeger frå Oscar, Norges og Sveriges konge



I utstillingane til Ishavsmuseet finnest eit sølvbeger med innskrift: «Oskar- Norges og Sveriges konge til Carl Landmark for kjær og ædel dåd 1874».



Sølvbeger frå Oskar- Norges og Sveriges Konge.

Båtane dei brukte på fiskje denne tida låg lågt på vatnet, og ymse andre ting gjorde også at det var svært lite å berge seg på når ulykka først var ute. Dette visste karane, og dei godtok at sjøbruket deira var ein farleg leveveg.

Vi har høyrte om mange ottringar som gjekk ned og mange fiskarar som miste livet. Men sjeldan høyrer vi om nokon slags redningsaksjon. «Dei gjekk vel ned», var eit ståande uttrykk om ein båt som ikkje kom i hamn.

Eit eksempel på det er frå den 29. mars 1881 då forliste ottringen til Gjerde-Eljas i Brandal, og alle mann omkom. Olavius-Lars, som då var ein ungdom, var på sjøen same dagen dette hende.

Han har sjølv fortalt denne hendinga såleis: Det hadde vore stygt ver lenge, og garna hadde vore urøkta i denne tida. Fiskarane var heime kvar med seg.

So klarna det opp ein dag, eg trur det var ein fredag. Eg hugsar at Gjerde-Eljas var komen ned på Skarbakken, han stod og snakka med far om dei ikkje kunne gå saman om ein båt og sjå utom om garna stod på plass. «Våre karar er ikkje komne enno», la Eljas til. Jau, Olavius hadde ikkje noko i mot det.

Men i det dei stod slik og drøfta, kom karane til Gjerde-Eljas. Eljas fortalde kva han og Olavius hadde snakkast om. Då seier han Finsgard-Hans so byrgst og kvast: «Oss er komne, og oss treng ikkje samlag med nokon!» «Nei nei», sa Gjerde-Eljas, «me snakka det no slik av at dersom dokke ikkje kom, so—. Han var liksom so spak og tung i målet.

Dei vart sjøklare før enn oss, so dei kom seg frå land fyrst. Men då det barst til å segle, so hala me litt inn på dei. Rise sa til meg: «Slakk litt på fokkeskjøtet, so fyllest segla meir». «Og du som er so unge», la han til, «sjå om du får skjere inn klyverfallet, slik at me kan setje klyveren». Eg gjorde so, og då fekk me større fart, og tok dei att og sigla framom dei. Dei hadde garna sine lenger inne enn oss, so dei byrja å drage før oss.

Me kom saman med ein Godøybåt under draginga, so me skifta sutå over på andre sida. Medan me heldt på med draginga, so såg eg nordover mot landsenden, der lyfte det seg opp liksom ei støtte som han av og til reiv i. Då sa eg til far: «Ser du det der nåre?» «Eg ser», sa han, «og eg likar det ringt».

Der var ein eldre mann ombord i Godøybåten, han sa at han hadde likt best å setje garna ned igjen for å kome seg snarast råd til lands. «Dette spår ikkje godt», la han til.

Ei lita stund seinare so myrkna det til sør med Stadt også, og rett som det var, so hadde me snøkaven over oss. Eg spurde far: «Hev du sett etter kursen inn Breisundet?» Ja, sa han, «me må halde litt vestover, so me kan gå klar Fauskjen».

Me sette ned igjen garna, heiste segla, og innover mot land bar det med oss. Litt lenger inne låg båten til Gjerde-Eljas, dei heldt på å drage garna. Me ropte til dei at dei måtte kome. «Ja, me er snart ferdige», svara dei.

Vinden voks på, og då det var tung sjø frå før, so vart skavlbrota kvasse. Me var i kast med tre brotsjøar, men nokon skade fekk me ikkje.

Det var tjukk snøkave, so me såg ingenting før me fekk auge på Kvitneset. Då me kom til lands, so venta me å sjå ottringen til Gjerde-Eljas, men han var ikkje å sjå.

Ein time seinare var me ute på troppehella for å sjå etter dei, men ingenting var å sjå. Då sa far: «Ja, når dei ikkje er komne no, so kjøme ikkje dei heimatt meir.»

Men ein redningsdåd er her historier om. Det kjem av at det på Brandal finst minst tre store sølvbeger «for kjær og ædel dåd».

Johan Haddal skriv om dette:

18. februar 1872 forliste Peder Pedersen Engene sin seksringsbåt. Dei låg til fiskjes i Godøya. Dei var ute på Sildestøa ut med Hoggane ein dag det vart nordaust storm. Ein skavlsjø slo ned over dei og knuste båten ved baktofta og kløyvde bordinga framover. Ein mann kom vekk, det var Wilhelm J. Overå, fødd 01.11.1835.

Resten av mannskapet vart berga av båtlaget til Rasmus Gundersen, Brandal. Dei kunne sjå den drukna nede i sjøen, men han var fast i tauverk, og dei kunne ikkje få tak i han.

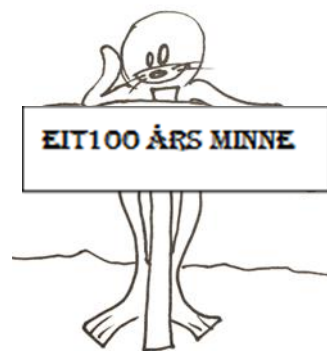
I 1874 fekk Rasmus Gundersen eit stort sølvbeger av kong Oscar for «kjæk og ædel dåd». Dei andre på båten fekk kvar sitt mindre beger.

Carl Henrik Landmark var mannskap på båtlaget til Rasmus Gundersen, Brandal i 1872 og fekk dette sølvbegeret som i dag finnest på Ishavsmuseet.

Selfangsten i Nordishavet

Ulykka i paaska iaar

(Avisa Indtrøndelagen
27. august 1917)



I eit stykke om selfangsten i Nordishavet og dramaet deroppe i paasken no ivaar skriv «Gula Tidend» m.a dette som vi tek inn:

Soga oum selveidingi i Nordishavet, er soga um tiltaksame og djerve normenn. Det er soga um ættlingane etter dei gamle vikingar. Nordmenn som kvar sumar dreg vesterveg og kjem heimatt med rikdom til landet.

Sunnmøringane er dei fremste i selveiding.

Selveidingi i Nordishavet er kjend fraa gamalt. I det 16. aarhundrad foor store hollendske skutor nord under Svalbard (som dei kalla Spitsbergen) paa kval- og selveiding. Den tid yrde og krydde det av kobbe, isbjørn, hvalross og kval der nord, vert det sagt.

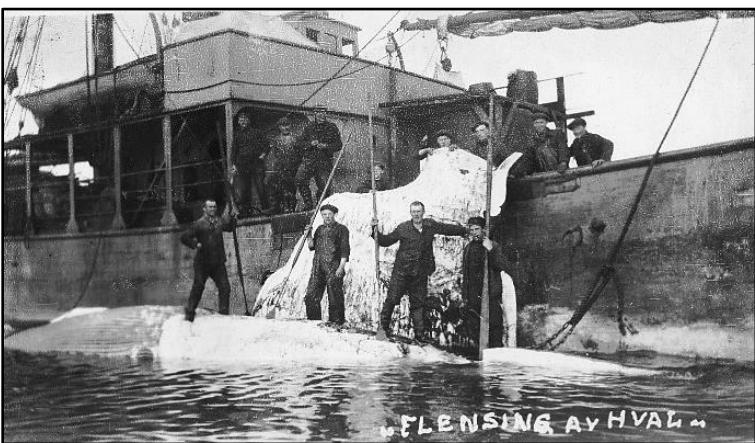
Men hollendarne gav snart upp veidingi korso.

Seinare tok engelskmennen til med kvalveiding i Nordishavet. Dei tok kvalen med handharpunar. Litt selveiding dreiv dei vel med og.

Det laut ein nordmann til, ein Svein Føyn, fyrr det kom fart i kvalveidingi. Han gav upp handharpuneringi og laga kanonor som han kunde skjota ut harpuna med.

Austlendingarne dreiv i mange aar kvalveiding i Nordishavet. Og dei gjekk upp under isen og etter sel. Men paa jammen vart det ikkje stor fengd. Det var store skutor di hadde, og dei høvde lite i isen.

1889 gjekk den fyrste kval- og selveidar ut fraa Aalesund. Det var «Ragnvald Jarl» utreidd av Brødr. Kraasby. Med denne skuta dreiv dei i tri aar. Daa vart skuta krasa i isen og det vart slutt med selveidingi fyrebils.



På kvalfangst med ishavsskuta «Vesleper». Foto frå Anton Sulebakk.

Fraa Trums hadde dei drive etter kobbe under Svalbard og Austisen, austyver til Novaja Semlja. Mange skutor gjekk ut og fengdi var paa jamnen god.

Men litt etter kvart vart det ringare i Austisen og det saag mest ut til at seiveidingi i Nordishavet skulde vera slutt.

Daa var det nokre unge vaagehalsar fraa Sunnmøre lagde ut. Det var i 1898. petter Brandal gjekk fyre. Faren hans, Severin Brandal og Jonas Fuglevik, som aatte noko i skuta var med. Denne fyrste skuta heitte «Mina».

Desse kararne tok det paa ein ny maate. Dei hadde smaa sterkbygde skutor, berre 30 – 40 ton. Gode siglarar.

Dei lagde vegen til Vesterisen ved Jan Mayn. Vaaga seg langveges inn millom isflaki og fekk fram. Næste ar bar det i veg att med tri skutor og det gjekk bra.

Dei røynde seg fram aar fyn aar, laga skuta og utreidnad etter dei røynslor dei fekk. Aariframetter kom fleire til. Helst var det brandølerne som gjekk fyre. Skutorne vart større etter kvart og vart bygde betre og betre fyr selveiding nord i isen. Men dei hadde bærre seglføring aa koma seg fram med.

I 1905 gjekk «Sleipner» ut med damp attaat seglføringi. «Ulf» og «Mina»kom etter i 1906.

Snart var alle selveidarane ein flote med motor Baatar og kunde gjera 6 – 8 mil. Men seglføringi slepte dei ikkje.

Det var kluss med einbaatarne og i det fyrste. Propellarne vart søndbrotne i isen. Men det retta dei snart. Dei laga propellar med tvo vengjr og under isskuring vart det berre stilt upp ned, daa heldt dei.

No er det store skutor som gjeng paa veiding, fraa 110 til 150 ton vanleg. Alle er dei sterkbygde med eit eige skap og med svær ishud av jarn og hard ved i bangen og paa sidorne.

Fraa Sunnmøre gjeng no kvart aar umlag 60 skutor paa Ishavet. Sume etter kval berre, men storparten etter sel. Kvar skuta hev 11 til 14 mann.

Siste aari hev dei gjenge ut fraa Aalesund i mars, so tidleg at dei kom nord i isen siste vika i maanaden. Ferdi fraa Noreg til iskanten varer fraa 5 til 10 daga. Fyrst sigler dei til Vesterisen, det er paa 71 og 72 gr n br ved Jan Mayn.

Vinterisen tek daa til aa ganga upp og verta surpa. Di meir han er sundbroten millom storflaki, di betre von er det um god fengd.

Skutorne køyrer ein inn millom isflaki gjennom tronge vok. Vinterisen ligg sundbroten til ei surpa; men dei bautar seg fram gjennom honom.

Nett slik vil dei hava det. Storkobben hev aarsungane sine paa denne issurpa og det er selungarne selveidarane fer etter. Er de hepne og kjem upp i større flokkar vert det ei dreping i storom. Kararne skyt eller slær ihel ungselen. Den store er vanskeleg aa faa has paa. Elles er der mange sortar sel.

Det er eit faarlegt og hardt arbeid. Bitande kaldt er det og vaagsamt er det og aa fara millom eller uppaa isflaki etter selen.

Kjem isbjørnnen innom synsviddi lyt oftast lata livet han og. Men ungarne hans tek livande helst. Desse fær dei paa sum og so ber det etter i baat. Ein sterk togende um halsen paa karen og so – vips, ein fast neve i bakenden paa bjørnen og han veit ikkje av fyrr han er komen inn i baaten, væl bunden til spantet i forstova.



Kjem isbjørnen innom synsviddi lyt oftast lata livet han og. «Vesleper» 1926. Foto frå Anton Sulebakk

Men gu`naa`dei gutarne som ikkje er rappe i vendingi og hev alting greidt. Daa vert det ein strid paa liv og daude i baaten millom bjørn og menn. Og er ikkje moderi skoti fyrst er det vonlaust aa taka ungarne. Ho kan bruka baade tenner og klør so det follar.

Veidingi millom isfjell er eit einaste eventyr. Men rykdet upp med storm og snjofok so gjeng det paa livet laust. Isen skruvar saman, stormen kvin og snjofoket er som isnaaler og so tett at ein ikkje ser neve fyr tonn. I ein augneblink kann skuta verta krasa, isa ned, og eit syrgjespel er truende i dei store ismarkerne.

Dette er det kannhenda som hev hendt nord i isen iaar. Elles er det mest aarvisst at skutor tek skade eller kjem burt.

I mai plar skutorne koma heim fraa Vesterisen, er so dei hev farm daa. So lossar dei og dreg ut att med same. Og saman med dei som ikkje fekk farm i Vesterisen gjeng dei til Danskestrætet millon Island og Grønland. Der er det klapmyssveiding, eit slag storsel. Han ligg i flokkar paa isfaki, og skutorne sigler inn til. Fraa skuta skyt dei so ned alt dei kann, stundom heile flokken. Elles skyt dei fraa baatarne der med sameleis som Vesterisen, eller fraa isflaki. Men isfaaren er der med sameleis, og klapmyssa er heller ikkje greid aa koma i kast med alltid, erso ho berre er saara.

Fraa Danskestrætet plar skutorne koma heim att i juli.

Sume hev vore paa kvalrossveiding paa vestsida av Grønland, i Davisstræte. Heilt nord paa 78 gr n br hev Aalesundsskutor vore.

Fengdi fyr selveidarane ymsar millom 800 til 2400 dyr. Jamt yver kann ein vel rekna med 1500 dyr skutt paa skuta. Slik som skinn- og spekkprisarne er no vert det bra vinst. Ein sel kan koma upp i 50 – 60 krunor, ja væl so det.

Fraa 70 til 90,000 sel kjem sunnmøringarne heim med aar um anna. Det er verde fyr 3 til 5 millionar krunor. Attaat dette kjem kvalveidingi.

Dei siste aari fyre krigen var inntokorne av selveidingi umlag 2 mill. Men nettovinsten er so ymsen. Utrednaden er svært kostesam og vaagnaden stor. Og yrkjet faarefullt.



Skyttarar på isen.

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

Polarolje er eit reint destillat framstilt av olje frå yngre grønlandssel. Etter mer enn 5 års klinisk forskning, viser forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsvekkende resultater, og kan vise til følgende helseeffekter:

- Behandling av ømme og stive ledd
- Bedring av immunforsvaret
- Hindrer sårddannelser og eksem
- Regulerer mage/tarmfunksjonen
- Behandler psoriasis



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brønnøysund, Stryn, Stårheim, Fellestad, Fokå, Sykkle, Rindal, Raudberg, Selje, Lauvstad, Olden, Selbu, Vardal, Bamstad, Larvik, Gjerdsjø, Mollustranda, Leikang, Tjørvåg, Ose, og Åheim.

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x40

Eksklusive puter

– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

