



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1–2018 20. årgang kr. 80,-

Leiar:

I 1998 markerte opninga av nytt Ishavsmuseum på Brandal 100 års jubileet for sunnmørsk selfangst. Det er allereie 20 år sidan.

Pionerane som stakk ut kursen og gjekk mot nord for 120 år sidan viste lite om kva dei gjekk til. Dei tok fiskeskøyten sine, sette ei tønne i mastetoppen, la på nokre baugklavar, og drog i veg. Ingen av dei tre skipperane frå Sunnmøre som reiste ut i 1898 hadde erfaring med navigasjon i is. Knappast hadde dei sett ein sel i levande live.

Men dei tre driftige Sunnmøringane, far og son Severin og Peter Brandal og Jonas Fuglevik sto til rors på kvar si skute på veg til fangstfelt. Kunnskapen dei hadde om selfangst var samtalor med andre skipperar på skøyter dei hadde kome i prat med i Tromsø og Hammerfest.

Vel hadde dei med kvar sin skyttar frå miljøet i Troms, men minst ein av desse vart skulda for å sabotere dette sunnmørske initiativet, dei skaut mykje bom og hadde lite erfaringar å dele, kjem det fram i ein artikkel i Sunnmørsposten nokre år etter pionerturen.

Men karane gjorde seg sine erfaringar, og alt året etter var det slutt på å ta med skyttarar frå Troms. Dei kjempa seg fram og bygde raskt opp ein ny næringsveg for Sunnmøre. Etter få år byrja dei og skifte ut fiskeskøyten sine med nye, større og moderne selfangstskuter.

Då pionerane frå Sunnmøre starta med selfangst var bestanden i Vesterisen mest truleg på eit lågmål. Store stimbarkar frå austlandet og utlandet hadde herja vilt på selfangst på dette feltet frå midten av 1800-talet, med særskilt store uttak i 1870-80 åra. Men ikkje verre enn at bestanden tok seg raskt opp igjen då desse fangarane i stor grad trekte seg ut av feltet fram mot århundreskiftet.

Reguleringstiltak vart innført allereie i 1876, men det var først i 1971 at det vart innført kvoter i fangsten.

I toppåret 1925 fanga Noreg nær 400.000 sel på dei ulike felt, og denne fangsten hadde sjølvsagt stor økonomisk betydning for Noreg i

åra etter første verdskrig. Men etter dei gode åra med store fangstar kom det dårlege år med mykje forlis, mindre fangstar og dårlegare prisar. Mindre skuter på fangst gjennom 1930-talet og liten eller ingen fangst gjennom krigsåra 1940-1945 gjorde at bestanden stabiliserte seg noko, men det var framleis hard beskatning dei første 10 åra etter krigen.

Først på 1960-talet såg ein at bestanden av Grønlandssel tok seg kraftig opp.

Nordvestatlantterbestanden, Newfoundland, er anslått å vere på rundt 7,5 millionar sel i dag. (2017) Vesterisbestanden består av rundt 650 000 dyr, og Austisbestanden tel rundt 1,4 millionar Grønlandssel. I 2017 fanga Noreg knappe 2000 sel.

I skrivande stund er ikkje søknadsfristen for å delta på selfangst i 2018 ute. Men Regjeringa har satt av 2,5 mill. kr. til selfangsten også i 2018. Vi vonar på god fangst og gler oss til fersk sel biff.

Når du no har fått ei ny utgåve av Isflaket i hende er dette også eit lite jubileum. Isflaket er inne i sin 20. årgang. Fleire tusen sider nytt og gamalt polarstoff er formidla til stadig fleire lesarar. Mange har bidrege med artiklar gjennom desse åra og det set vi umåteleg stor pris på. Det hadde vore uråd å gje ut så mange sider utan alle som har bidrege.

Eg håpar du som lesar framleis vil finne artiklar av interesse gjennom enda fleire komande utgåver. Ishavsmuseet byrjar snart på ein ny aktiv sesong og vi ønskjer deg hjarteleg velkomen til å besøke oss. Lenger borte i bladet vil du finne ei førebels oversikt over programmet vårt i 2018.

God lesnad!

Brandal 21. februar 2018
Webjørn Landmark
Redaktør

Ishavsmentalitet

John Giæver i
Polarårboken 1938



(John Giæver var med «Polarbjørn» med skipper Kristoffer Marø på selfangst tidleg på 1930-talet)

Jeg for der og flådde og slepte skinn i lag med de andre gutta. Skytterne gikk foran og skjøt ned dyrene.

Så kom jeg til en skadeskutt klappmyss-hun som lå der med en unge. At den var levende, det så jeg jo. Men den lå nokå rolig, og kulen hadde råket den litt høit i nakken.

Hakkapik til å slå med hadde jeg ikke. Den hadde jeg brukket i en nærkamp litt før. Og grønn som jeg var, mente jeg at det vel måtte la sig gjøre å få livet av beistet med kniven.

Det lot sig ikke gjøre.

Tvert imot, dyret levnet kvasst til og slengte sig mot mig. Jeg stod i sne nesten til knes, og isen under sneen var glatt og knultret. Det var ingel let sak og komme sig unda. Ikke var det tid til å snu sig og springe heller. Bare en ting lot sig gjøre: Å slå beistet over nesen med knivstålet. Og så kave baklengs så fort som gummistøvlene vilde følge.

Nu har jeg oplevd et og annet i Arktis, men aldri har jeg sett noe så uhyggelig som det brede, glisende gapet med de flate, gule hestetennene. Gang efter gang klappet det sammen like inntil kroppen min. Og jeg hadde jo hørtom den karen som for et par år siden fikk hele underlivet revet ut av en slik kjeft.

På flakene rundt om stanset gutta flåingen. Ikke for å styrte til og hjelpe mig må dere tro, men for rett å nyte skuespillet.

De brølte av latter.

Stort nærmere lemlestelse har likevel ingen av dem vært. Men de fleste av dem har vært like nær.

Nu etterpå er jeg tilbøielig til liksom å være litt glad for at de lot mig slåss alene. Og jeg er kommet så vidt, at jeg under tvil kan medgi en aldri så svak mulighet for at jeg kanskje kunde være ørlite komisk ved hin anledning.

Men likevel da!

Innhald

Ekspedisjonstur til Grønland	side 4
Med Signalthorn 1939	side 10
Med Polstraum 1953	side 11
Olav Gjerde blar i minneboka	side 17
Frå arkivet	side 23
På tur med Polarstar	side 27
Eit 100 års minne	side 30
Påskehelsing frå Polarstar	side 34
På Ishavet	side 36
Minder frå barndommen	side 50
Nytt frå Ishavsmuseet	side 60

ISFLAKET

Polarmagasinet 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: Fortuna. Foto Bjørn Berland

ISSN 1891-9480

Ekspedisjonsturane på Øst-Grønland i 1963 for Kongelige Grønlandske Handel.

Av Bjarne Harald Brobakk

Rederiet Martin Karlssen A/S hadde i mange år hatt denne chartre med «Polarbjørn».

Vi lasta alltid i København fra de gamle pakkhuse ved anlegget til Kongelige Grønlandske handel og vi kunne bli liggende der i flere dager.

Det var likestrøm om bord, så det var ikke mulig å få landstrøm. Vi tre undersåtter i maskinen gikk lysvakt hver 3. natt.

Mannskap og offiserer var stort sett de samme som på fangstturene. Og noen hadde hatt rederiet og båten som sitt levebrød i en årrekke, skipper Henrik Marø, (Rikken) og Johan Olsen som førstestyrmann.

skulle ha fartstid samtidig som han skulle tjene litt til han skulle tilbake til Kristiansund på skipperlinja.

På dekk var Bjarne Hustadnes fast mann om bord. Han var båtsmann og supercargo. Matrosene var Vidar Romerstrand fra Vartdal og Edvard Hole fra Hjørundfjord, sistnevnte hadde vært mange år i rederiet, først med «Polarstar» på selfangst i Gulfen og frakt på Lakene, og var senere kommet over til «Polarbjørn».

Den fjerde på dekk var en gammel uteseiler fra Vatne. Han hadde seilt ute under krigen og vært mange år i sydishavet på hvalfangst. Gjerde var en som var tro i tjenesten under land med lossing og lasting i København, og når arbeidsdagen var slutt og middagen fortært, tok han en skikkelig middagshvil før han gikk i land, og da kom han ikke om bord før til frokost og arbeidsdagen begynte.



*«Polarbjørn» i 1963, her på Newfoundland.
Foto frå Knut Harald Hansen*

Det kom en ny annenstyrmann til denne turen som jeg dessverre ikke husker navnet på. Han hadde gått styrmannsskolen i Kristiansund og

Vi hadde mange passasjerer med, for det meste avløysingsmannskap og folk til reparasjoner av anleggene og til værvarslingsstasjonene. En danske ved navn Tom var med på lastinga av reparasjonsmaterialer til Tingmiarmiut, der han



Polarbjørn i isen. Roar Otterlei og Bjarne Brobakk. Foto frå Bjarne Brobakk

skulle være sjef for arbeidet og senere overvintre. Han ble litt skadet ved sleng i et hiv med materialer, men det gikk bra, bare brist i noen «spant».

Og han kom seg med til bestemmelsesstedet. Det var også en del andre passasjerer som skulle til koloniene langs østkysten.

Sjøsikkerheten var høyt ivaretatt, som utenriksfart med passasjerer, og vi hadde alltid livbåtmanøver før avgang med start og trim av motorer, og chieften Leonard Sulebust og båtsmannen var alltid med og inspiserte. Nødproviant og vanntanker ble alltid sjekket.

På første tur, da vi var på høyde med Færøyene i stille vær, kom et hvaltrekk med nordlig kurs og vi fulgte etter dem en liten halvtime. Gjerde hadde frivakt, men dukket opp blant passasjerene.

Han var ellers en mann av få ord, men kom her i sitt rette ess og holdt et langt foredrag om hval og hvalfangst. Han fastslo at det var 4-5 kaskelotthval og de gikk med 2-3 blåst, under fangst var det ved sånne anledninger det var mulig å få skutt flere dyr.

Til de av mannskapene som ikke hadde vært på Grønland tidligere, hadde maskinisten Sigmund Brandal (Siggen) følgende å meddele: «Her skal



Skipper Henrik «Rikken» Marø poserer med isbjørn. Foto frå Bjarne Brobakk.

Vi ikke ha noen etter oss. Alle mannfolk har tre hoder, et med hjerne, et uten hjerne, og et som vil så gjerne». (Grei ordre).

Vi brukte ca. 5 døgn på overseilinga og anløp syd ved øya Tingmiarmiut, stasjonen ligger i en bay. Det var først på juli, senere enn vanlig, da vi hadde hatt en tur til Jan Mayen med mannskap og forsyninger tidligere på sommeren.

I bayen lå fjordisen ubrekket, selv om det var sent på året, og vi begynte å baue opp råk. Vi var tungt lasta, men det gikk greit, knapt ½ meter tykk is.

Skipperen, Rikken, hadde vært der i bayen mange ganger tidligere og var godt kjent, men uheldigvis berørte vi bunnen, det var langt bak maskinen og under trustlageret.

Chieften påminte om å følge med for eventuell varmgang når vi kom i sjøen og fikk gå med full fart.

Vi losset på en slede som ble dratt opp til stasjonen med vinsj, lasta kom trygt i land, også de 3 passasjerene som skulle være der et år.



«Polarbjørn» lossar i Aputiteeq, Grønland, i 1966. På sida ligg «Aarvak» og «Ejnar Mikkelsen». Foto frå Magnar Aklestad.

Innenfor Tingmiarmiut, ved sundet mot øya, lå det en eskimokoloni. Kokken, Håkon Aaram, som hadde vært med året før også, hadde vært der og var kjent. Da hadde de fått kjøre med hundespann på fjordisen.

Etter arbeidsdagen gikk vi over eidet og inn dit. Vi regnet med å bli møtt av hundeglam da vi rundet siste pynten. Det var stille, eskimoene var flyttet til sommerboplassen litt lenger nord innenfor øya Skjoldungen.

Det var bare ei eskimojente i tenårene igjen der sammen med en olding som verken hørte eller så. Jenta var nok satt igjen der for å stelle den gamle. Men gamlingen merket nok at det var noen der, så han tok og holdt «møsa» fast. Så vi dro derfra med uforrettet sak, det ble ingen tur med hundespann.

Litt nordenfor anløp vi øya Skjoldungen. Også her måtte vi baue opp råk i fjordisen. Eskimoene, 10-15 stykker med stort og smått,

var ankommet for sommeren, og vi ble her møtt av hundespann på isen, og vi losset forsyningene direkte på hundesledene.

Konklusjonen fra broen angående fjordisen som lå så seint på året var at drivsbeltet var så bredt at dønningene ikke hadde nådd inn og brekt opp isen.

Neste anløp var hovedsetet Angmagssalik, der det var kai. Vi hadde 3 passasjerer med opp dit, en far og en sønn som skulle ha sommeroppdrag der, og en som skulle til medichene.

Han «Siggen» fortalte om den harde kysten på Øst-Grønland, og her er det ingen landsveg og biler, her var det én mulighet, og det var på kjøll. Her lå ishavsskuta «Ejnar Mikkelsen» for anker utenfor kaianlegget. Båten hadde fått navn etter en kjent danske, som hadde sitt virke blant eskimoene første halvdel av 1900 tallet.

Skuta het før «Polstraum», bygd i Tomrefjord av Søren A. Frostad i 1947 for reder og skipper Osvald Lillenes fra Tjørvåg.



Maskinist Sigmund «Siggen» Brandal og artikkelforfattar Bjarne Harald Brobakk. Foto frå Bjarne Harald Brobakk

Skuta var nå også utstyrt med kanon for hvalfangst. Det var mannskap om bord der. De hadde vært ute på fangst i strædet.

Senere kom to mann derfra om bord til oss og ville vite om vi hadde sett eller hørt noe til hvalfanger Bastesen fra Brønnøysund. Han hadde vært der året før og da hadde de bestilt eksplosiver og harpuner hos ham. Nå hadde de bare en harpun igjen og ingen eksplosiver. Bastesen hadde sagt at han skulle komme igjen dette året også.

Det kom en gammel eskimo om bord og pratet med oss. Han hadde tidligere jobbet som sjauer i havna der. Han spurte etter selfangstskuter som hadde gått der tidligere, «Tottan», «Selbarden» og «Polarstar». Vi lå noen dager der og losset forsyninger.

På tur nordover mot Scoresbysund så vi bjørn i baksten ved flere anledninger, men lite sel, en og annen blueback ble observert, men vi var jo på frakt og ikke fangst, tønna var sjelden bemannet da isen var slakk og utoverdrevet.

Vi passerte noen store isfjell og ved ett av dem lå «Runde», de var der på torskefiske med juksa

og saltet. Da vi rundet et isfjell gikk vi nesten på dem.

Passasjerene var ivrige etter å oppleve mest mulig og hadde nesten ikke tid til å sove.

I Scoresbysund var losseforholdene bedret, det var kommet plastbåt med påhengsmotor for å taue flåtene. Hovedsjauerne her var Janus og Napataq. De viste en stor gjensynsglede med båt og mannskap. Der ble vi noen dager med lossing på flåter og ilandtauing.

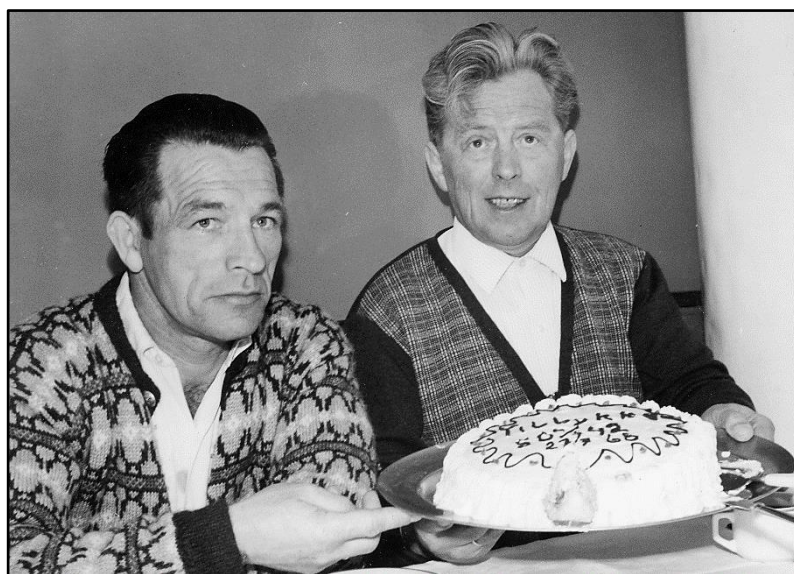
Vi fikk høre at ingen fangstfolk hadde overvintret dette året heller, den siste fangstovervintringen hadde vært i 1959.

Janus og Napataq hadde hatt noen fangst-ekspedisjoner med hundespann nordover kysten med godt resultat.

Vi fikk om bord en del av vinterfangsten fra fangstfolket med tilbake til Danmark.

Vi fikk også med en eskimojente som passasjer herfra. Hun skulle til sjukehus i København. Problemet var at hun ikke forstod poenget med toalettforholdene om bord, så hun gjorde fra seg i et hjørne på lugaren. Dette endte med at messen fikk utvidet sine arbeidsoppgaver da han fikk jobben med å gjøre rent. Et arbeidsoppdrag han nok sent skulle glemme.

Hvalfanger Bastesen hadde vært innom her med en båt og forsynt kolonien med hvalprodukter, så det var «mattaq» å få i tillegg til «imiaq» som aperitiff. Nordligste anløp var Mestersvik. Her var det som ei naturlig havn med kai rett ned fra fjellet og krana og polerter var boltet fast i



Chief Leonard Sulebust (tv) og skipper Henrik Marø. Foto frå 1968 frå Magnar Aklestad



«Aarvak» lasta med sand til kai i Angmagssalik, på Grønland. Foto frå Kjell Myrene

moder Grønland. Logistikken med lasta klaffet og alt kom fram til rett sted takket være godt mannskap på dekk. Og her gikk siste passasjer i land.

Tidligere hadde turene gått videre nordover, men nå hadde «Aarvak» kystfrakta nordover til Daneborg. Chieften prata stadig om de tidligere turene nordover til Daneborg og Zakkenberg og det gode røyefisket i vassdraget der. Garnet hans, som hang på maskinrista, kom ikkje i bruk dette året heller.

«Polarbjørn» hadde mye chartre på de tider, og mannskapet hadde ikke avløsningstørner. Da vi ankom København på andre turen, fikk de 4 toppoffiserene besøk av sine koner. Vi lauskarer fikk klare oss med elefantøl på Tivoli og Nyhavna nr. 17.

Chieften ordnet ekskusjonstur for oss maskinbesetninga til maskinfabrikken til Burmeister & Waine.

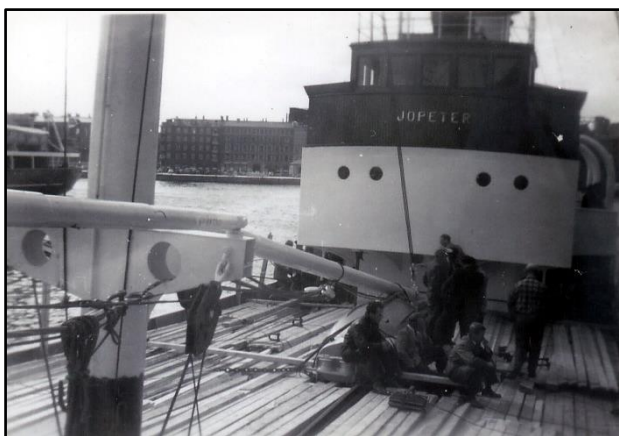
På andre tur, da vi anløp Angmagssalik, lå «Aarvak» til kai der. Vi fikk besøk av noen av mannskapet derfra. Også skipper Johan Brandal, «litje Johan».

Det ble et lite slektstreff på maskinistlugaren med Johan Lauritz som kelner.

Utpå kvelden kom det to karer fra «Aarvak» over til oss for å hente skipperen, de var seilingsklare. Det var som to bukserbåter som tok en havarist. En halv time senere gikk «Aarvak».

Det var ikke noe futt i Siggen dagen etter, ved 10-kaffen var vi oppe på galgedekket og tok kaffe og røyk. «Vi har det best der nede i maskina vi som er fargeblind», sa han til meg. Men ved 3-kaffen var vi samlet alle fem fra maskinen. Siggen hadde da følgende beretning: Høvdingen på Brandal hadde fart litt hardt med lillebror da de hadde hatt lite fangst den vinteren. Da var det godt å komme til storebror med sine problemer.

Siggen hadde sine fortellinger om mannskapene og rederiet, de hadde hatt bruk for oss fra den tidlige morgen, han for sin del hadde hatt forskjellige småskuter før han kom på «Polaric», han ble der om bord i 15 år og 4 dager. Han hadde samme kasjetthua hele tida og hadde målt kapasiteten på den til 1,7 liter smøreolje. Så gikk han på «Polarhav» da den var ny, men likte seg ikke og ble snar der om bord. Da «Jopeter» kom tilbake fra spøkelsesvinteren i isbaksen på Øst-Grønland og fikk navnet «Polarbjørn», gikk Siggen over dit. Der ble han vel så lenge som på «Polaric».



«Jopeter» lastar i København for tur til Grønland.

Vi ble siste båt fra Scoresbysund det året og skulle seile lørdag midnatt ved flo sjø. Og alle ble innstendig bedt om å ta seg om bord i rett tid, da isforholdene var forverret med mye baks fra nord.

Det ble en liten avskjedsfest med befolkningen og det ble som uttrykket var på de tider «sunnmøringer og tomflasker» der også. Ingen tok noen risiko med overvintring og alle var om bord i god tid.

Den som også var invitert i land til kolonibestyrer var skipper Marø, men ved midnatt mangla vi skipper. Han kom ikke før søndag formiddag da presten står ved alteret i sin dypeste gjerning. Vi så han ikke mer den dagen.

Første-styrmann Olsen tok kommandoen og entret tønna og vi seilte sørover fjorden og passerte fuglefjellet på sørsiden av Kapp Brewster. Det var bare noen grønlandsmåker og havhest som seilte i luften der. Fuglefjellet var forlatt og kolonien hadde trakt sørover for

overvintring ved fiskebankene sør for Newfoundland.

Da vi kom i åpen sjø fikk styrmann Olsen også anledning til å smake på innholdet i flasken. Han hadde vel venta på at det skulle bli hans tur. Chieften blei forbanna og tok skipperen for seg og sa at han måtte få han i orden før ankomst Brandal, så ikke PK fikk se han i den forfatninga.

Vi fikk ordre om å gå til Ålesund, og da kviknet Olsen til, han ventet nok fru Johanne på besøk om bord.

Etter ankomst Ålesund kom det ordre om ny chartre, da med forsyninger fra Bodø til Jan Mayen. Annenstyrmann reiste litt forsinket til Kristiansund på skipperskolen, men Olsen hadde sendt telegram om at han skulle komme. Da kom Petter Brandal, (litje-Petter) som annenstyrmann. Det var midt i oktober og is- og værforholdene ved Jan Mayen var usikre. Det ble noen liggedøgn i Bodø, all frakt kom med jernbanen sørfra og var forsinka. Alt måtte kompletteres da vi skulle være siste båt til Jan Mayen.



«Polarbjørn» lossar på Jan Mayen i 1965. Foto frå Magnar Aklestad.

Det kom også en sydvest høststorm, så vi fikk forsinka avgang og det ble et skikkelig uvær om bord også med alle de gamle Newfoundlandsfarerne.

Det ble en hard tårn med mye uvær ved Jan Mayen og isen kom sigende mot øya. Mørketida gjorde seg også gjeldende.

Alt dette vanskeliggjorde lossinga på flåtene, men vi utførte oppdraget bra. Oppdraget ble vellykket med så god kompetanse om bord.

De gjenværende overvintrende fikk nå øya for seg selv, kanskje til St. Hans året etter. Vi fikk med oss sesongarbeiderne og noe frakt på retur.



*Alt utstyr vart lossa på flåtar og frakta i land.
Foto frå Magnar Aklestad.*

På tur sørover leia ikkje Bodø gikk vi med los ikkje. Ikkje var oppe i rorhuset på kvelden og da var begge styrmennene og ikkje i samtale om sjølivet og etterkommere om å advare dem mot sjølivet, det vil ikkje nytte, litje Petter var bestemt i sin spådom: «Dei vil prøve sjøle, ja dei har prøvd».

Da var det etter endt oppdrag på Jan Mayen blitt november med verkstedopphold og stempelsjau, alt skulle være i orden da det var store forventninger til neste års Newfoundlandstur.

Det kom hilsen til mannskapet gjennom rederiet fra passasjerer som hadde hatt en slik opplevelsrik tur til Øst-Grønland, hvaltrekk med guiding, drivisen i Danskestrædet med isfjell, isbjørn, dyre- og fugleliv.

Med Signalhorn i 1939

Fortalt av Ruben J. Brandal

I 1939 forliste tre nordlandsskuter på veg til Newfoundland på selfangst. Mannskapet vart berga på to av skutene, dei andre kom vekk. Dei som berga dei var «Polarbjørn» og «Polaris» frå Brandal, og amerikalinja «Drottningholm».

Eg var skyttar på «Signalhorn» dette året, og vi var på veg til Vestisen. Johan Aksnes var skipper, Jon Lillebø var førsteskyttar og eg var andreskyttar.

Når vi hadde gjort klart frå Brandal, gjekk vi til Visnes på Averøy, Aksnes budde der. Det var storm så vi vart liggande der eit døgn. Dei andre skutene gjekk til Harøysundet.

Når vi gjekk frå Visnes, gjekk vi indre til Kristiansund og nord om Smøla, og ut Ramsøyfjorden. Vi var av dei første skutene på veg til Vestisen. Etter to døgn seilas fekk vi orkan. Vi la skuta på drift med trehuken eller mesanseilet oppe. Slik låg vi tre døgn på drift, og slepte olje i skutebotnen så maskinlensa tok over bord til bølgedemping. Eg hadde vakt frå kl. 12.00 til kl. 6.00.

Det vart ein slik sjø, eller bølger, som eg aldri hadde sett maken til før. Eg annslo avstanden mellom kvar bølge til om lag 300 – 400 meter, og høgda til om lag 30 til 40 meter.

To gongar fekk vi skummet av bølgene. Dei begrov skuta så det gjekk lang tid før den kom opp igjen. Eg har aldri sett slik sjø.

Men vi fekk heldigvis inga skade. «Vestad» og «Vesterhavet» som var noko lenger bak oss forliste begge to, men mannskapet på begge to vart redda av andre skuter. Tre Tromsø skuter forliste og i stormen. Mannskapet på to av dei vart berga, ei gjekk ned med heile mannskapet.

Men det vart ein bra Vesteristur med mykje fangst.

Strete tur med «Polstraum» 1953.

Av Tørres Helge Stenersen

Det var i slutten av mai og skogane og markane var grønne. Sola skein frå blå himmel, det var ein nydelig dag. Vi var no klare for å reise på fangsttur bort i Danskestretet for å fangste sel og fiske håkjerring. Vi hadde montert dampekar oppe på dekk og desse skulle vi bruke til dampe levra som vi tok ifrå håkjerringa vi fiska etter, for så å utvinne olje.

Men meininga med turen var først og fremst og fangste sel. Og i dag var dagen komen og vi var klare til å gå ut på felta.



Artikkelforfattar Tørres Helge Stenersen i 2016.

Det var vemodig å forlate land i slikt eit fint vêr. Då vi kom ut om Svinøya bles det ein liten til stiv kuling frå nordvest og skipperen gav ordre om at vi skulle heise segla.

Det var i grunnen nytt for dei fleste, men segla kom no opp og skuta la seg fint over og det blei dermed roligare om bord. Farta auka og det viste på logglina vi slepte etter oss.

På ei av vaktene logga dei oss på 50 nautiske mil, og det var ei god fart syntest vi. Motoren



«Polstraum». Vi måtte lenger inn i isen for å fangste sel så vi hadde agn til håkjerringa. Foto frå Olav Tjervåg

var berre på 180 HK, ein Finnøymotor, så tidene har forandra seg.

Under overseglinga sat vi å spleisa i hop håkjerringliner. Vi vart noko sårfingra, men alt måtte være klart til vi kom fram på felta. Etter vel 3 døgn kom vi til Langenes nå nordaustsida av Island.

Vi følgde kysten vestover, og i nordaust såg vi Grimsøy, ei flat øy midt ute i havet. Eg vart fortalt at på denne flate øya visst nok var fastbuande folk som til og med hadde ei eiga kyrkje.

Då vi var komne så langt at vi var på veg til å forlate Island stoppa vi på ein plass som heiter Adelsvik. Her fiska vi torsk og steinbit, og her var det nok av begge deler, og dermed blei det fersk torsk til middag. Resten vart salta og sett vekk til seinare bruk, det var god proviant.

Vel eit døgn seinare møtte vi på isen, og det første vi møtte her var store isfjell som stod på grunn, og vi var no komne inn på bankane, her skulle vi fiske håkjerring. Men først måtte vi lenger inn i isen for å fangste sel, for vi trengte spekk til håkjærringsagn og selskinnet vart det fortjeneste på når vi kom heim.



Først då isbjørnen kom om bord såg vi kor svær den var. Her frå «Polaric», Nils Pilskog poserer.

Men det var lite sel å sjå og endå mindre fekk vi om bord. Vi leita i fleire dagar, det blei heller dårlig med selfangst og då vi avslutta fangsten hadde vi vel ein stad mellom 200 og 300 sel.

Heilt på tampen av seljakta traff vi på ein stor isbjørn. Vi gjekk innover isen med skuta og det var verken dramattikk eller bragd i det å skyte isbjørnen frå ripa på skuta. Den fall etter berre eit par velretta skot. Først då vi heiv den om bord såg vi kor stor den faktisk var.

Det var ein gamal hannbjørn og eg var med på å flå den. Det viste seg å være litt av ein jobb, men det var jo litt stas med å flå ein isbjørn, det er ikkje akkurat «kvardagskost».

Isbjørnkjøtet fekk vi smake på til middag og også fleire gongar seinare på turen. Kjøtet vart etter kvart seigt, så då gjekk mesteparten av kjøtet med som agn til håkjærringlina. Skinnnet vart salta og rulla i hop i ei tønne. Det var litt av eit skinn, eit stort flak. Kvar bjørnefellen vart av etter vi kom heim veit eg ikkje.

Men no hadde vi fått så mykje spekk at vi kunne starte å fiske etter håkjærring så då blei det å egne håkjærringline. Dette var ikkje nokon liten jobb då lina besto av fleire hundre krok, og kvar krok var ca. 25 cm lang og hadde vel ein meter med kjetting som fortaum. Denne var fastspleisa i sjølve lina. Med snart 10 famner linetau mellom kvar krok var det litt av eit arbeid å få egna lina.



Egning av håkjærringsline. Linene vart egna med selspekk.

Når lina endelig var ferdig egna og og sett i sjø var det å vente. Det var lange spennandes ventetimar på første linesettinga då vi ikkje viste om det blei fangst eller ei. Men håkjærring blei det!

Ofte var dei skikkelig store, nærmare eit tonn til tider. Vi kjeppa dei som regel i ryggen med ein stor klepp som hang i mantelvaieren til vinsja om bord. Men dei aller største «kjæringane» måtte vi bruke kjettingslings rundt sporen på for å få dei over ripa. Ei og ei håkjærring kom på dekk og blei hengt opp etter tur. Så var det å ta kniven å sprette opp heile fisken. Då vi spretta opp fisken datt levra ned på dekk. Dei var ofte så store at vi måtte skjære dei opp i passelege målar slik at dei fekk plass i dampekara. Levra vart lempa ned i kara med ei god gamal greip og på skutesida hang det mange håkjærringar og venta på tur for å kome om bord.

Då var det liv og røre om bord i skuta! Alle mann hadde sitt å gjere og det gikk radig.

Men vi hadde også dagar der vi ikkje fekk store fangsten. Desse dagane brukte vi tida på vedlikehald og liknande. Det var mykje mørkeskodde og som regel heilt vindstille så det



Håkjerring på veg om bord. (Her i «Hvalrossen») Vi kjeppa dei som regel i ryggen med ein stor klepp som hang i mantelvaieren. I forkant av kaisinga står dampekar som levra vart damp i. Foto frå Kjell Yksnøy.

Blei ikkje så mykje sol på skrotten i løpet av denne turen.

Vi sette line og etter 3 – 4 timar drog vi den. Og med ein gong den var komnt om bord vart ei ny line sett. Og slik gjekk dagane fleire veker i strekk.

Vi gjekk på «tørn», ein dag sat vi og kveila liner etter kvart som dei kom om bord og dagen etter var det å slå kjenslene av lina og kveile dei i stampar og bære det bak til dei som egna linene. Ein annan dag måtte vi sløye håkjerring, så det var ein evig runddans kvar dag.

Vi hadde fri då bruket stod i sjøen og då bar det rett på lugaren og legge seg. Vi var ikkje mindre enn åtte mann på same lugar. Kan du tenkje deg lukta? Det hang sure strømpar og vottar rundt røret frå omnen, og lukta av bunnkjølspumpa var og til stades med eim av sildeblod og liknande frå vinterfisket her heime.

Det var litt av ei parfyme kan du seie, men merkeleg nok vart vi vant med det.

Oppe på rorhustaket stod det 3-4 kasser med kefirmjolk. Desse fekk vi ikkje røre for dei var tiltenkt ballemiddagen. Men potetene som var i proviantromet heldt seg dessverre ikkje til sjøs. Somme rotta opp, andre fraus i hel. Så ballemiddagen uteblei.

Ein dag vi var ferdige med å drage ei line og nyst hadde fått ei ny ei i sjøen sa eg til ein i mannskapet som ikkje var heilt god at det hadde vore fortreffeleg godt å smakt på litt kefirmjolk. Og det var han heilt einig i. Så min kjæraste kollega for opp på rorhustaket og kom attende med 2 flasker kefirmjolk. Dei hadde stått så lenge at mjølka hadde skilt seg. Mjolk overst og vatn ikkje så flaska måtte ristast før vi kunne drikke mjølka.

Guten tok med seg flaskene ned på lugaren der vi alle i mannskapet satt og venta, sett vekk frå skipperen og stuerten. Alle sat klare med kvar sitt krus. Etter kvart som guten kom attende med mjølka vart vi skjenka på tur. Alle sat der med kvite mjølkebortar, vi kosa oss gløgg i hel.



Artikkelforfattar Tørres Helge Stenersen til rors på «Polstraum»

Men då vi høyrde trelappstøvlane til skipperen vanke over dekk vart det brått tyst. Han kom fort ned leideren til til lugaren vår og vart ståande ei stund i døra slik at han fekk venne seg til lyset. Det var nok så mørkt inne i ruffen vår og synet som etter kvart møtte han var åtte staute karar med kvar sin kvite mjølkebart.

Skipperen såg alt anna enn blid ut, men her var alle like skyldige og bevisa var godt synlege. Helaren er ikkje ikkje enn stelaren. Då eg såg på karane som satt der med eit fårete smil om munnen, og skipperen som stod og såg surt på oss brast eg ut i latter.

Då begynde resten av melketjuvane også å flire og dei flira så tårene trilla og så dei låg krokete bort i kvar si krå. Vi flira så skipperen fekk nok ikkje sagt det han skulle seie, men før han gjekk gav han streng beskjed om at mjølka skulle være til ballemiddagen!

Då eg fortalte skipperen at vi ikkje hadde ei einaste potet til ball snudde han brått og forsvann opp leideren. Det vart ikkje meir snakk

om denne hendinga, men skipperen visste godt at det var eg som var opphavet til mjølketjuveriet. Vi hadde segla nokre turar i lag før så han kjende meg godt.

Fiskeriet gjekk som vanleg, men fangsten blei berre dårlegare og dårlegare ettersom vekene gjekk og det vart bestemt at vi skulle gå inn i Nausenfjorden og prøve eit par lineset der. Sjølv om fjorden var fri for is vart det dårleg fangst der og, så turen bar fort ut att.

Men då hadde isen lagt seg så det såg stygt ut ei stund. Vi nærma oss farleg fjellveggane fleire gonger, men det gjekk fint og vi kom oss heilskinna ut. Vi gjekk ut på bankane att og sette linene på nytt.

Men fangsten var så dårleg at mannskapet begynte å gå lei og folk ville heim for å ikkje pengar på eit kvart anna. Likevel jobba vi og stod på i vente på ei beskjed om noko anna.

Stemninga om bord vart etter kvart meir trykka då fiskeriet vart labert og vi begynte å få dårleg med mat. Etter kvart fekk vi nokre store kveiter på lina og då gleda vi oss fælt til kveitemiddag, men sida det var rasjonering på poteter gjekk vi fort lei kveita ôg.

Vi fekk mange store kveiter etter kvart, men vi hadde verken fryseri eller meir salt så ho gjekk for det meste som agn.

Skipperen såg vi lite av då han som regel sat i bestikken der ekkoloddet var. Han brukte å slekke lyset og sitte å stirre inn i ekkoloddet etter fisk. Det var av gamle sorten ekkoloddet og bestod av ei stor kasse med ein papirrull inn i med ein stor visar som teikna av sjøbotnen medan papiret seig sakte forbi.

Av og til var det nokre flekkar på papiret og det meinte skipperen måtte være håkjærring så då skulle lina i sjøen. Men vi trudde ikkje noko på dei flekkane skipperen påsto han såg for vi fekk ikkje noko fisk.

Ein dag skipperen gjekk ned for å ete middag gjekk eg inn i bestikken og skrudde opp ekkoloddet, drog litt papir av rullen og teikna ei stor håkjærring med gapande kjæft og store tenner. Så rulla eg innatt papirrullen og skrudde saman ekkoloddet igjen.



Håkjerring ved skutesida.

Karane som stod i styhuset syntes eg var steikje galen og venta i spenning på at skipperen skulle kome oppatt frå middagen.

Når han omsider kom var han som vanleg ikkje pratesalig og gjekk rett inn i bestikken, slekte lyset og stirra inn i ekkoloddet. Etter kvart kom håkjerringa til syne på papiret.

I fortvilelse og forbannelse reiv han opp ekkoloddet, drog ut fleire meter med papir, brasa ut døra, bortover dekk og kasta det på havet. Han forstod nok no at karane ville heim.

Dagen etter fekk vi beskjed om å gjere båten sjøklar for no skulle vi endeleg heim!

Vi hadde med oss om lag 30 tonn med tran og rundt 300 selskinn, så denne gongen var det fort gjort å levere fangsten. Spekket hadde vi brukt opp til agn.

Kefirmelka som stod på rorhustaket måtte vi tømme på sjøen så vi fekk levere panten på meieriet. Dette var ein skikkeleg nedtur når vi tenkjer tilbake på kor tyste vi var på mjølk under turen.

Skipperen og eg var gode kompisar og han ringde meg kvar gong han skulle om bord i ein båt og ville ha meg med ut på felta. Så vi var saman på fleire turar.

Så kva skal eg seie?

Var det mytteri eller mobbing ?

Det var i hvert fall ei morosam historie eg ikkje vil gløyme.

P O L A R B O K A

ISHAVSFOLK SI ERFARING

Boka om is, isens menn, storm og forlis. I denne boka er det kunnskap om farane i isen som blir formidla, og det er fangstfolka sjølve som fortel. Framstillinga er basert på eit omfattande og grundig arbeid med å dokumentere historia til dei som hadde ishavet som arbeidsplass frå om lag 1900 og heilt fram til i dag.

Spør etter boka i din lokale bokhandel, eller bestill den frå Ishavsmuseet på Brandal.

Kr. 398,-

Nettbokhandel: www.ishavsmuseet.no • Tlf. 700 92 004

Ynskjer du å gi ei gåve til ISHAVSMUSEETS VENNEFORENING?

Vi er no på Vipps og du kan sende ei gåve ved å
bruke nummeret nedanfor.

Vipps-nummer

126966

Tusen takk for all hjelp!

vipps

By DNB

Olav Gjerde blar i minneboka

I samtale med Jens Peder Brandal

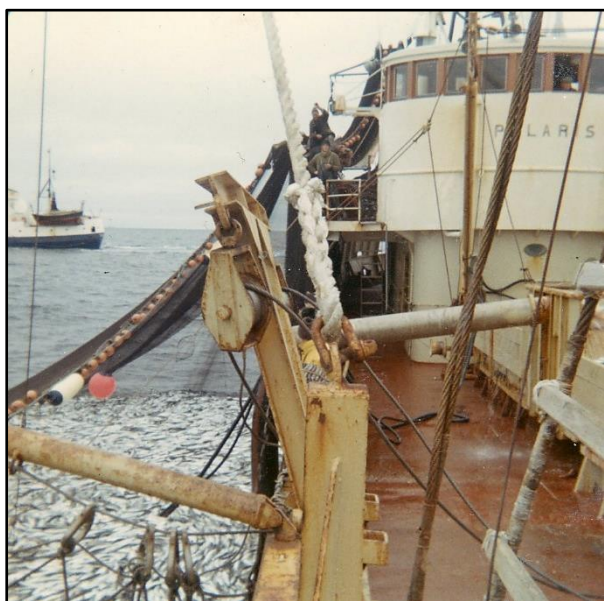
Du Olav, eg veit at du har vore med blant anna «Polarstar» på ulike turar. Kva slags oppdrag fekk du vere med på?

Ja, eg var med «Polarstar» på fleire turar. Eg fekk med meg kvalmerking og frysefart, i tillegg til selfangsten ja.

Du må fortelje korleis det starta dette her.

Ja, eg vart konfirmerte, og reiste først på sildefiske då i 1962. Så var eg med «Polaris» i 1963, industrifiske på silda ved Island, i 1964 var eg med «Furenak» i Vesterisen, og i 1965 reiste eg ut til sjøs. Men så kom eg tilbake og var på selfangst i 1967-68, og då var eg med «Signalhorn» på fangst i Vesterisen.

Så var det at eg gjekk om bord i «Polarstar» når eg var ferdig der. Då vart eg med der i over eit år, og var med på selfangst, i frysefart og på kvalmerking.



«Polaris» med sild i nota, her i 1968. Foto frå Svein Berg.

Hadde du gode turar då på ishavet.

Tja, det var no litt opp og ned slik det brukte å vere. Det var ikkje alle åra som var like gode sjølvsagt. Det var litt forskjellig med det. Prisane på selskinna svinga mykje, men det var



«Polarstar» på selfangst ved Newfoundland. Fremre dekk fullt av skinn til avkjøling. Foto frå Bernt Ove Arnoldussen.

No greitt, «Polarstar» var kanskje den beste eg var med.

Du må fortelje om merkinga av kval som du var med på, kvar gjekk dette føre seg?

Det var den Canadiske stat som dreiv forskning. Det var ikkje berre kvalmerking, dei forska eigentleg på det meste dei kom over. Dei leitte og forska på alt so livde i sjøen. Det var ikkje noko som var freda når dei heldt på! Verken kvalrossar eller noko anna.

Oss var no drivne fangstfolk, men oss synest dei for veldig stygt åt med dessa dyra. Dei kunne ikkje avlive dei på ein skikkeleg måte veit du. Vitale deler kunne dei ikkje risikere å øydelegge. Nei, slik som delfinar for eksempel, hjernen skulle vere heile, hjarte skulle vere heilt, dei nærmast pinte dei i hel. For dei skulle ha alle deler av dyret intakt og legge det på boks og forske på det. Det var litt sånn.... Ja, uvant for oss selfangarane.

Men det var spennande turar, og oss fekk sjå veldig mykje. Oss var heilt ned med dei Vest-Indiske øyar og der omkring. Ned i det Karibiske hav og i det området. Og så kunne det brått vere heilt opp til Grønland. Inn til Labrador, Newfoundland, oss gjekk inn i isen til og med og fanga.

Oss hadde med ein kvalfangar også og oss hadde kvalkanonen fram på baugen, så han tok faktisk kval opp i ei 8 meter lengde, og vi vinsja dei inn. Det var berre så det knaka i vinsja vår med dissa



Oss gjekk inn i isen til og med og fanga. Foto frå Johan Petter Holtet.

Store dyra. Og så var det ned i rommet med dei. Heilt ned i pitte små delfinar på ein meter eller så vart fanga. Dette skulle dei forske på. Skilpadde og....

Ja, var det narkval eller var det Grønlandskval då eller....

Ja det var forskjellig. Spekkhoggar blant anna, og delfinar mykje. Små kval. Kan ikkje akkurat huske alle type kval dei skaut på. Men det var ein kjent kvalfangar der borte som var med, og han skaut og harpunerte, og vi tok dei inn. Og dette var kunn i forskingsøyemed. Dei skulle ha med snart alt faen oss kom over. Noko tok dei heilt med seg, frosne til universitetet eller kva det var i Canada.

Han Mitchell var professor der, og han fungerte som ein slags ekspedisjonssjef. Og noko parterte dei. Og då var dei på ein måte pinte i hel så alle vitale deler var intakt når dei parterte dei og la desse delane systematisk....

Disse stakkars delfinane so dei skulle forske på... Så slakka dei ned lytte apparat. Heile salongen om bord vart installert med slike lytte stasjonar og så slakka dei ned mikrofonar i havet så dei lytta på kvalen og alt so levde. Så det var ein spennande tur eigentleg då. Vi høyrde no på dette, og det var som det var kyr som song ned i hava. Alt var forskning.

Så merka dei kval naturlegvis. Oss jaga kunn desse, gjekk opp på sida med kvalen veit du, dissa store dyra veit du, 15 meter i alle fall, og skaut ned i dei dette merke. Det var på ein måte ei haglbørse så dei hadde desse patronene i. Museet fekk vel ei slik patroner med meg ein gong. Den skaut dei ned i spekket på dei, det var no nærmast som ei flis å rekne for ein kval.

Det skulle dei då følgje med vandringane på kvalen og finne ut meir om den då. Om den vart skoten so viste dei vel kva rute den hadde hatt og slikt. Eigentleg så var det ein spennande tur. Eg har tenkt på det sidan kor heldige vi var og fekk vere med på dette.

Du fekk oppleve mykje forstår eg.

Ja det fekk eg. Vi var ned på «varmen». Då tok oss madrassene våre veit du, det var så varmt, og la oss på båtdekk og sov ute på natta. Ja, det var ein artige tur. Og opp til Grønland.

Alt som var i havet var interessant for desse folka der. Ei store havskjelpadde tok dei blant anna inn. Jada, det tok dei inn. Store svære skjelpadde.



Oss tok madrassene ut på båtdekk. Her frå «Polarstar» i 1977. Foto Endre Holter.



Kvalross ved Svalbard. Foto frå Kjell Wiik.

Så låg der eit elskande kvalrosspar bort i mellom isen der, og dei var ikkje freda for forskarane. Å langt i frå. Dei skaut dei midt i akta. Hehehe.. Oss synest no det var hjarterått da, her låg dette store kvalrossparet der å elska og kosa seg ut i sjøen der.... Nei det var berre å skyte dei ned å få om bord. Store dyra.

Det var i sjøen det gjekk føre seg, det var ikkje på isen?

Ja var no vel litt begge deler. Men dessa tok dei. Det var ikkje noko som var freda for denne gjengen her. Oss reagerte litt på dette at dei var litt harde med dyra, oss som var skulda for å vere barbarar og alt dette frå selfangstmotstandarar veit du. Nei, forsking då var alt det tillat.

Kor mange forskarar var med på «Polarstar» denne turen då?

Det var han Michel, han var ekspedisjonsleiar. Så var det han Piter som var sånn tekniskar/bandopptakar og styrte med alt det

tekniske. Så var der ei Barbara, ei dame som var med, student trur eg. Trur ho heldt på å utdanne seg til dokter. Så var der ein hjelpar... Var ei 4-5 som var med.

Dei filma veldig mykje undervegs også og dei hadde avansert filmutstyr.

Eg hugsar vi var tett inn i jula, då låg vi i Halifax, oss trudde no kanskje at oss skulle få feira julehøgtida i Halifax.

Men då viste det seg at utføre der så var det storm. Og han Michel skulle då gå ut i den. Og då gjekk vi ut der og måtte ligge å bakke ut for Nova Scotia i full storm. Og forskarane sto opp i rorhusvindauga, slakka ned diss vindauga, å sto å filma.

Skuta var så nede-isa, oss låg å bakka der og sjøane slo innover oss veit du, og staga var rundt ein meter med is! Og dette sto dei då å filma. Sjøane. Avansert filmutstyr. Men då gjekk vi sørover. Heldigvis.

Så når nyttårsaftan kom då låg vi utanfor Bermuda. Det var kontrastar då. Isen, kor han smelta etter kvart som vi gjekk sørover. Då kosa vi oss vi mannskapet må du vite. Vart litt anna ja...



Skuta var så nede-isa, staga var rundt ein meter med is! Her frå Vesterisen 2006, riggen på «Polarstar». Foto frå Johan Veiseth.

Så det var ein canadisk ekspedisjon dette altså?

Det var ein canadisk ekspedisjon. Eg trur det var den canadiske stat/- universitet som sto bak og leigde skuta på dissa kvalmerkingsturane.

Kor lang tid var det dokke var chartra for då?

Viss eg seie to månadar. Det kan ikkje eg hugse sånn akkurat. Det var no i mellom ishavsturar og anna drift med frysefart. I frysefarta gjekk oss veldig mykje på Newfoundland og leverte på den amerikanske marknaden, ned til Gloucester med frosen fisk.

Ja, forskjellige turar og plassar frå Newfoundland der det var fiskemottak. Fylte båten med frosen fisk og gjekk ned til Gloucester, og også andre stadar, og leverte.

Kven var skipper om bord med dokke då?

Det var han Kåre Stokkeholm og han Johan Holstad som veksla på det. Når han tok fritørn han Kåre, då var det han Johan skipper. Elles var no han overstyrmann, og han Ove Gjerde var styrmann. Så var det no forskjellige som kom og for då. Men det var veldig fast med han Johan og han Kåre.



Styrmann Ove Gjerde og skipper Johan Holstad i messa på «Polarstar» i 1977. Foto frå Liv Skarbakk

Der var vel fleire frå Hareid som var med?

Jaaa... Der var nokre som meir eller mindre var fast inventar. Han Oddbjørn Hole, og han Øystein frå Barstadvika, Øystein Røren. Dei var vel med i mange år. Men der kom og for ein del folk då i den perioden eg var der. Atle, bror min, var med også, men eg har gløymt kva for ein tur det var, men han var der ei periode då som smørjar. Så oss var i lag der då ja. Oss stasjonerte no i Halifax der då mykje.

Men så nærma det seg tid for selfangst, og då var oss for lite mannskap. Oss var den faste gjengen som var om bord, men dei måtte ta om bord indianarar oppa Labrador, og Newfoundland for å ha nok folk til fangsten. Der måtte også kome over folk frå Noreg.

Han Helland og... Han Holtet, og der kom nokre folk innan Sjøholt så dei måtte forsterke mannskapet med før vi skulle gå i isa. Og dei var naturlegvis med heimatt når vi leverte her.



Jolling med «Polarstar» på Newfoundland 1975. Foto frå Ragnar Thorseth.

Men dissa indianarane var no ei historie for seg! Newfoundlendarane og dissa indianarane ovan frå Labrador. Og dei kom om bord med kølle veit du. Dei hadde ikkje hakapik. Åh nei.... Dei hadde med seg kølle. Og så var det landfangarar detta der. Spesielt dei ovan frå Labrador, og dei var ikkje vande med båt heller. Dei var livredde for å hoppe frå skuta! Det var eit sirkus... dei smaug seg over rekka... dei var no vande med å gå ut frå land. Det var berre kølle dei var vande med. Daska dei i svime med køllene og... hehe... villbassar.

So dokke hadde altso innfødde mannskap frå Newfoundland...?

Ja, frå Newfoundland og Labrador. Og denne gjengen frå Labrador det var nokre skikkelege indianarar. Eskimo-indianarar eller noko sånt. Men dei var i alle fall vande med å fange frå land.

Oss mangla mannskap då veit du så dei tok om bord desse. Dei var flinke med skinn å flåing og slikt då. Men dei var litt redde å hoppe i frå skuta. Det var dei ikkje nokke på.

Dokke hadde bra tur på Newfoundland då?

Ja, eg kan ikkje eksakt hugse, men det var bra fangst ja. Oss leitte ei stund for å finne is, men oss kom no over is, og det vart no ein brukbar tur.

Det var bra ver på oversiglingane også?

Det kunne no vere litt forskjellig. Eg veit at turen før så hadde dei fått innslege fronten på chieflugaren og måtte reparere. Då hadde dei vist hatt eit fæle til vêr. Men det var ikkje så gale med oss. Kom no bort i ruskever, men ikkje så ille.

Men slik som den hendinga der, den turen før, dei fortalte veldig mykje om det. Det hasta og dei gjekk for full maskin, og då var dei litt for harde på spaken då. Dei slo inn fronten ja. Skada så mykje at det måtte reparerast.

Men styggevêr fekk eg no sjå nok av ja. Fekk sjå kva han «Rasmus» kunne gjere. Men det var ei staute skute, oss skada den ikkje verken i isen eller i havet.

Var det stor forskjell på fangsten ved Newfoundland i forhold til Vesterisen då?

Jaaa, det var no mykje likt då men eh... Forskjell var der no. Større forhold, større båt, litt meir komfort i forhold til dissa skutene på Vesterisen.

Det var litt meir komfort på «Polarstar» eller dissa gamle ishavsskutene. Ja, det må eg seie, det var stor forskjell. Vi hadde dårleg med vatn hugsa eg på ishavsskutene. Det var så dårleg veit du... det var brunt... rustvatn... så då blanda oss det med buljong for å ta vekk smaken. Men så

tok vi å hova inn sånn der vassis å smelta den for å få skikkeleg vatn. Og det var bra vatn.

På «Furenak» det då?

Ja, både «Polaris» og «Furenak». På «Furenak» då var eg med som mess første ishavsturen i 1964. Men eg fekk no lære meg litt å handtere både flåing og litt forskjellig sånn. Var no berre ein gutunge veit du.



«Furenak» i Vesterisen 1976. Foto frå Ragnar Thorseth.

Ja det var slik det var den tida.

Hehehe, ja det var tøft første turen, kom bort i isen, alltid vore glad i dyr, alltid vore blauthjarta når det gjeld avlaving av dyr og slikt, sjølv ein kattunge.

Så komen vi bort i isen der å såg... det var ein nybegynnar som vart hivd ut i det med ein gong. Ut på isen, og der var eit dyr oss plukka opp då, og han skulle ta det dyret. Og så var han litt sånn klønete for han var ikkje heilt bevande han karen der.

Eg synest det var så skummelt, og eg gjekk opp på dekk å skulle sjå på dette der då. Men eg sprang inn att i byssa å ville ikkje sjå på det veit du.... Hehehe... Såg blodet og det såg litt sånn.... Det var eit sterkt inntrykk første selen eg såg dei tok. Det må eg seie det var.

Men eg vart no ein selfangar sjølv etter kvart så eg kom no inn i jobben eg også.

Ja det var alltid vanskeleg å ta første dyret.

Ja eg likte ikkje det i starten. Men det var ein jobb, slik var det no berre.

**Er det andre episodar du vil dele med oss?
Det var vel mykje ståhei når dokke skulle gå,
og likeins når dokke kom heim igjen.**

Ja, det vart ofte berre slik at det var heimatt å snu. Det var slik at når vi kom inn her, dei som var faste mannskap då, dei skulle no ha mest mogleg fri, men det vart no mykje jobbing.

Eg var med som fast mannskap, og desse andre fangstfolket dei gjekk no på land.

Vi låg her å leverte, og det var natt og dag det for å få på land snøggast råd. Oss skulle ganske fort av garde igjen. Og då trur eg det anten var frysefart eller så var det kvalmerking vi skulle på igjen.

Men det var no ein av desse turane der vi skulle full fart bort igjen til Halifax. Då var det å stå på her natt og dag, oss var så trøtte og sletne veit du at... Men oss måtte tømme skuta og gjere klart å gå igjen. Og då var det dei faste det gjekk mest ut over då. Så det kunne vere hardt ja.

Men eg gjekk på land eg etter ei stund. Godt å vel eit år var det vel eg var ikkje. Ville berre ha litt fri, men då vart ikkje det sjøen meir på meg. Då hamna eg på verkstaden, og det vart dame inn i bilde og forskjellig sånt so.... Men då hadde eg reist frå meg ein del på 1960-talet og prøvd litt av kvart. Nei det er artig og minnes å tenke tilbake på. Ei god læring, godt å ha med seg, det var det

Eg har mange artige minne frå «Polarstar», og folk som eg ikkje gløyme då veit du. Men det er ikkje så mange igjen. Han Arvid Wisth var med ei periode, han er no her. Han Atle og... men dei som var med ei stund dei er vekke alle i hop.

Der var eit fast inventar om bord i «Polarstar». Han Johan Gjerde og Johan Holstad, Kåre Stokkeholm og Ove Gjerde og dei karane der. Så var det med ein veteran frå Brattvågen, han Helland, han kom over eins ærend for å vere med på ishavet.

Det var ei utfordring av og til å kome seg over dekk på desse overseilingane, men så var der eit kvart som skulle gjerast på dekk.

Det var ute i grov sjø, og han... måtte vere på veg heim, og han vart nedslått av ein knappe sjø

heilt att med kaisinga der. Bukserte han inn der og då fekk han eit stort kutt så måtte syast. Johan og Kåre sydde. Vart slått rett i dekk.

Den jobben ute på dekk skulle eg ha eigentleg, men så var det eit eller anna med noka vaktstyr... men han vart slått rett i dekk, og eg gjekk klar

Men eg fekk spekkfinger. Det var no ei historie. Men det var på «Signalhorn». Eg vart stokken av ein vaier då oss heldt på å gjere sjøklar. Fingeren tjukke som ein... hadde du sett kor han såg ut.

Då var det han Bjarte Brandal som var skipper. Du må kome ned, sa han. Eg har slipt kniven så det er berre å kome ned på lugaren. Eg tenkte, jaja, men eg klatra no ned. La handa på... ha du sett... tjukke som... så tok han kniven, var ikkje nokon flåarkniv akkurat, meir ein operasjonskniv, og skulle skjere. Nei, eg trur du må skjere sjølv, sa han. Så spraya han på noko stoff, og eg klarte å få hol på det og fekk ut djevelskapen.



Skipper Bjarte Brandal i tønna. Her på «Brandal» i 1976. Foto Ragnar Thorseth

Skar du heilt inn til beinet då?

Ja, eg skar no i alle fall så langt at eg såg det begynte å kome ut ting då. Måtte berre gjere det veit du, og han ville ikkje skjere meg. Men dei hadde no funne på denne medisinen då, så den tok knekken på det. Mange år etter på så vart fingeren kalde og visen, men no er den heilt fine. Men eg veit det var mange historier dei seie... den tek beinet veit du... slik at når dei kom igjen ta tur så kunne ein plukke av fingeren... Men eg vart fin ja. Fingeren var stygge. Men då sto eg veldig mykje til rors. Så det også har eg prøvt.

Ishavsfangsten frå Ålesund og Sunnmøre.

Foredrag av
Elling Aarseth,
formann i
Ålesunds
rederiforenings
selfangstgruppe, 1935.



Den første utrustning av selfangstfartøier ikkje
Ålesund og Sunnmøre begynte våren 1898.

De første fartøier var «Nils Liaaen» og
«Sleipner» ikkje Ålesund, og «Minna» frå
Brandal som utrustedes for fangst i Vesterisen
og ved Spitsbergen.

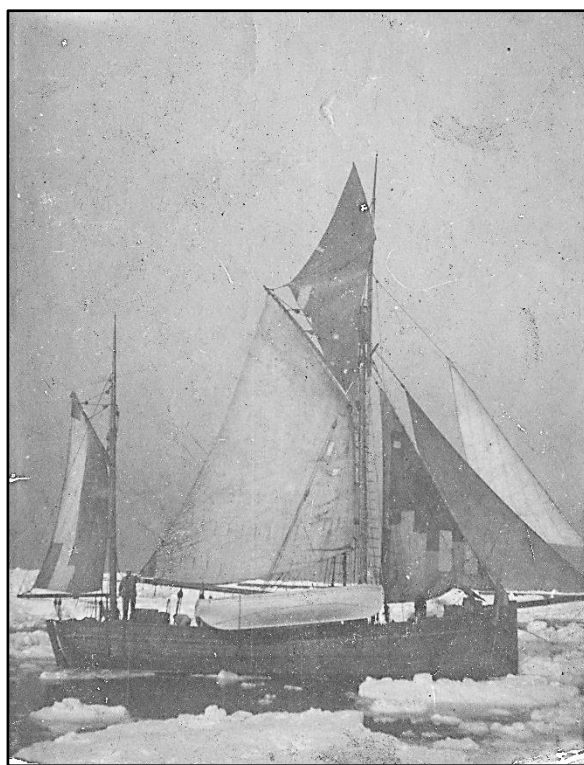
Det var pionerene Severin Brandal, Jonas
Fuglevik og Peter S. Brandal som var skipperne.
Fartøiene var 3 små seilfartøier og heller ikkje
bygd som fangstfartøier. De første år var det
bare 2-3 fartøier som utrustedes, og utbytte var
heller magert. Men interessen for selfangsten
økte etter hvert, og fra 1903 og fremover tiltok
deltagelsen fra år til år.

I 1907 blev der for første gang utrustet
fangstfartøier til Grønlandsstredet, men det viste
sig at med bare seilføring var det vanskelig å
kunne bringe et tilfredsstillende fangstutbytte
hjem, til tross for at store mengder klappmyss
blev observert.

Fremdriften viste sig å være i minste laget og
etter hvert som konkurransen økte, blev
fartøiene bygd større og med kraftigere
maskiner.

I årene 1912-1916 blev en rekke nybygde og
kraftige damp- og motordrevne fartøier satt inn
i selfangstbedriften i Vesterisen og Stredet.
Mannskapsstyrken, som de første år utgjorde 8-
9 mann pr. skute, øktes etter hvert med
fartøienes størrelse og den sterkere innbyrdes
konkurranse.

Selfangstrederne hadde mange vanskeligheter å
kjempe med, og blant disse var
assuransespørsmålet for fartøiene, som delvis



«Minna» år 1900. Foto frå Olaf Sivertsen

blev ordnet på den måte at nogen rederier gikk
sammen om felles forlisrisiko. Denne ordningen
var lite tilfredsstillende, hvorfor der allerede i
1915 blev dannet den gjensidige
assuranseforening – Søndmøre Gjensidige
Assuranseforening for Ishavsartøier – og som
omfattet de aller fleste fartøier i Møre.

Den har i disse ca. 20 år erstattet medlemmene i
alt ca. 4.000.000, og har vært til uvurdelig hjelp
for bedriften.

Med de meget gode fangstutbytter og høie priser
i krigsårene og den derav følgende nybygging
av større kraftige ishavsartøier, måtte
selfangstbedriftens menn se sig om efter andre
jaktmarker, og i 1918 blev den første Ålesunds-
skute sendt på selfangst til Kvitsjøen. Dette
gjentok sig årene fremover og deltagelsen økte
fra år til år.

I 1921-22 blev flere Ålesundsartøier innbragt
av russerne til Arkangelsk og liggende utover
sommeren til stort tap for mannskaper og rederi.
Russerne hevdet nemlig 12 mils grensen og
påstod at fangsten var tatt på russisk territorium.
Ålesunds Rederiforenings Selfangstgruppe
innledet forhandlinger med Moskva og
oppnådde fra 1923 årlige konsesjonsrettigheter,



Vaktbåten «Porga» freista å arresterte skutene i Kvitsjøen 1932. Dei meinte skutene var innanfor grensa. Etter mykje forhandlingar gjekk vaktbåten tom for kol etter 12-14 dagar, og straumen hadde ført skutene så langt ut at russerane måtte sleppe dei. Foto frå Ruben J Brandal.

Men avgiften som måtte erlegges løp op i 250.000 kroner første året og var således helt ruinerende.

Den blev senere redusert en del.

I 1926 oprettedes en konsesjonsavtale mellom Sovjetunionen og Ålesunds Rederiforenings Selfangstgruppe, hvor fangsttiden er fastsatt fra 1. mars til 15. juni og fangstområdet for norske fartøier i Kvitsjøen er syd til en linje mellom Orlovskij Majah (fyr) Kap Kanusjin og nordover langs vestkysten av Novaja Semlja til Kap Zielanie i nord. Avgiften de siste år har dreid sig om 60-70.000 kroner årlig.

Selfangstfartøiene begynner sin årlige utrustning i de første dager av februar og drar av gårde i midten av måneden for å være fremme til den tillatte fangstdato 1. mars.

I dagene før fartøiene drar av gårde setter ishavsgastene sitt preg på byen! Det er liv og rørsle rundt omkring i forretningene og op gjennom tidene er det ikke småsummer som er medgått til utrustning av selfangstflåten.

Det er i særdeleshet ungselvangsten som skaffer utbytte til så vel fangstmenn som rederier og denne fangst er som regel undagjort på 10-12 dager.

I de siste år har enkelte fangstskuter forlatt Kvitsjøen omkring 10. mars og derpå gått den



Frå fangstfeltet i Kvitsjøen 1928. Bilde teke frå brua på «Polaris». Foto frå Odd Arild Brandal

lange vei til Vesterisen hvor fangsttiden nu ved lov er fastsatt til 20. mars.

Deltagelsen fra Møre har i de siste 20 år variert fra 30-50 fartøier og besetningen på hver båt utgjør gjennomsnittlig 18-20 mann.

Det har i årenes løp vært mange forlis. I de siste 12-13 år er det fra hele landet i alt gått tapt ca. 100 fangstskuter. De største forlisår hittil er 1927 og 1928, da det fra hele landet gikk tapt henholdsvis 14 og 21 mindre og større fartøier, derav fra Ålesund og Møre henholdsvis 3 og 4 fangstskuter.

Heldigvis blev mannskapene reddet fra de 34, mens en Tromsøskute forsvant sporløst i Vesterisen i 1927 med ca. 14-15 mann.

Den største katastrofe i selfangsthistorien inntraff i 1917 da 6 Sunnmørsskuter med en samlet besetning på ca. 85 mann totalforliste. Det var fangstfartøiene «Arctic», «Lunheim», «Aslak», «Admiralen», «Hercules I» og «Heim».

Hertil kommer Sandefjordskuten «Ceres» med ca. 20 mann. Der var ingen tilbake som kunde gi rapport om ulykken, og radio var det ikke tale om den gang, så man den dag i dag står uvitende om tragedien, men flere ishavsskipperer mener at forlisene må ha funnet sted i en orkanaktig storm og nedising omkring den 10. april 1917.

I 1920 totalforliste i Vesterisen 2 motorselvangere, nemlig «Kviteggen» og «Alfheim» og i 1933 motorkutteren «Håkon» av Tromsø, alle med mann og mus. Ingen har kunnet gi noen underretning om disse fartøiers skjebne.



«Veslekari» på fangst i Kvitesjøen 1926. Foto fra Anton Sulebakk.

På grunn av høie byggepriser og vanskelige økonomiske forhold har selfangstrederiene hatt vanskelig med å fornye flåten. Når allikavel Møreflåten på tross av den store forlisprosent s noenlunde har kunnet oprettholdes, kommer dette i første rekke av flere innkjøp av fartøier fra andre deler av landet som har måttet opgi fangstbedriften.

Møreflåten består i dag av store, staute skuter i et antall av ca. 30. Gjennomgående er skutene fra Møre meget større enn fartøiene fra Nord-Norge.

Dessverre led Møreflåten i år et større tap, i det der den 9. og 11. juli forliste i alt 4 fangstfartøier i Stredet på ca. 66 gr. nord og 33 gr. vest. Alle – i alt 59 fangstfolk – blev reddet, men er blitt uten beskjeftigelse, og øker de ledige fangstmenn og fiskeres antall.

I den siste tid har flere Mørefartøier installert radio, og den velkjente S:S «Veslekari» har dessuten fått ekkolodd som har vært til god nytte under fartøiets forskjellige polarekspedisjoner. Det er å håpe at i alle fall halvparten av flåten med tiden vil kunne få installert radio.

Et bevis på hvor påkrevd det er å ha radio om bord, har vi fra i vår hvor ikke mindre enn 10 fangstskuter (derav 7 fra Møre) lå innefrosset i Vesterisen uten å kunne gi en lyd fra sig. Ved hjelp av radiotjeneste fra andre fartøier fikk vi

her hjemme bare melding om at fartøiene var sett senest den og den dag liggende fastfrosset i isen.

Efterat Ålesunds Rederiforenings Selfangst-gruppe hadde fått statsmyndighetenes tilsagn om utsendelse av en hjelpeekspedisjon, og denne var under utrustning mottokes den gledelige radiomelding at samtlige 10 skuter var sloppet fri av isens favntak i mere eller mindre skadet stand, dog uten tap av menneskeliv.

Verdien av selfangsten har variert sterkt med fangstutbytte og priser på produktene de forskjellige år og har ligget mellom 1,5 – 3 millioner kroner pr. år inklusive håkjerringsfangsten.

1935 var et mislykket fangstår, idet fangsten i Kvitsjøen blev helt mislykket p.g.a at selen lå innenfor den tillatte konsesjonslinje, og i Grønlandsstredet blev fangsten totalt hindret av enorme ismasser, så store som fangstfolkene ikke har sett i de 28 år fangsten har foregått på dette felt.

Utsikten for selfangsten de kommende år er således ikke de beste, men når tiden er inne blir nok fartøiene utrustet på nytt og skutene setter kursen nordover med modige fangstfolk ut til ny spenning og nye eventyr. Ålesund og Sunnmøres fangstmenn er dyktige og innsiktsfulle og gir ikke tapt selv om det ofte ser mørkt ut.

Foruten fangstekspedisjoner går der fra Ålesund hvert år ut flere ekspedisjoner med vitenskapsmenn og turister, og navn som «Veslekari», «Polarbjørn» m.fl. har god klang så vel uten- som innenlands blant vitenskapsmenn og polarforskere.

Glemmes må heller ikke den innsats som er gjort av våre fangstfolk ved redning av menneskeliv i de arktiske egne.

Isbjørn på Jan Mayen

Om kvelden den 1. februar 1979 gikk de to radioamatører, John Fadnes og Odd Bukten, ved Forsvarets fellessamband på Jan Mayen, ned til en liten hytte, «Tikkebu», som ligger 250 meter fra hovedforlegningen. Her hadde de jevnlig kontakt med andre radioamatører verden over. Denne kvelden skjer det noe mere. Omkring kl. 19.40 hører de et dunk i østvinduet, og der står en isbjørn som øyensynlig ønsker å komme inn for å hilse på de to karene. Det er ikke våpen i hytta så Fadnes tar et kullsyre-brannslukningsapparat og setter strålen mot vinduet. Bjørnen forsvinner fra vinduet, men prøver seg straks etter på døra. Den klarte ikke å komme inn der så den går tilbake til vinduet. Igjen skremmer Fadnes den med en kullsyresprut. Dette skjer også en tredje gang.

Mens dette foregår, kaller de to radioamatører opp alle norske stasjoner om hjelp. Hovedforlegningen 250 meter borte kan de ikke få kontakt med.

Bjarne Eriksen i Nittedal oppfanger anropene kl. 19.51, og han lover å hjelpe. Eriksen har ikke telefon selv, så han haster av gårde til nærmeste telefon og ringer Loranstasjonen på Bø i Vesterålen.

Vakthavende på Bø oppfatter også raskt situasjonen og kaller opp Jan Mayen. Det er varierende sendeforhold denne kvelden, så Bø får ikke forbindelse med Jan Mayen. Vakthavende på Bø, som selv har flere sesonger på Jan Mayen bak seg, vet at det er flere muligheter for å komme frem til øya. Han kaller opp Loranstasjonen på Shetland og setter vakthavende der inn i situasjonen.

Shetland har god forbindelse til Jan Mayen, og vakthavende her mottar meldingen klokken 19.58, ca 7 minutter etter at Fadnes fikk kontakt med Eriksen.

I hovedforlegningen går alarmen og vakthavende melder over høyttaleren: «Shetland melder at «Tikkebu» angripes av isbjørn». Noen ser ut, og det ropes ut: «Isbjørnen er utenfor kjøkkenet».

Karene ruster seg til unnsetningsekspedisjon med våpen og landroveren. Omkring en halv time etter at de så isbjørnen for første gang, er de to radioamatørene reddet tilbake de 250 meterne til stasjonen. Ingen ble skadet.

(Asker og Bærums Budstikke 22.02.1979)

Tøffaste møteplass i regionen vår til konferanser, møter, blåturar, julebord, selskap m.m.

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



På tokt med «Polarstar»

Siste laurdagen i januar mønstra eit mannskap på 11 mann og ei ishavsdronning på «Polarstar» for tur på fjorden.

«Polarstar» har lege til kai på Hareid sidan heimkomsten frå restaurering i august i fjor. Det har vore bra aktivitet om bord gjennom hausten og vinteren med blant anna fleire dagar med ope skip for dei som har villa kika. Og dei har det vore mange av.

I tillegg har det vore halde fleire slutta lag om bord i skuta.

Men denne laurdagen skulle altså «Polarstar» ut å gå. Det er viktig å få gå frå land av og til, og ikkje berre køyre maskin ved kai, seier skipper Johan Veiseth.

Etter ei runde på fjorden, og ei runde utom den fagre heimbygda Brandal for å helse på med tre støt i fløyta, vart kursen sett for ishavsbygda Vartdal.

Sogelaget på Vartdal med Hans Olav Myklebust i spissen hadde lagt forholde godt til rette for besøket. Då «Polarstar» kom til kai presis kl. 13.00 som annonsert vart skuta møtt med norske flagg på kaia, og 20-30 personar som sto klare for å kome om bord å kike på skuta.

Mange meinte det var 30 år sidan sist det kom ishavsskute opp under kaia på Vartdal, og i løpet av den annonserte opningstida frå kl. 13-16 var over 70 personar om bord i skuta. Mange hadde fått med seg åtgaumen, og kom køyrande frå mange av bygdene og byane rundt Vartdal.

Og dei frammøtte likte det dei såg. -Ho er like fin som då ho var ny. Det er utruleg kva dei har fått til. Dette var ein av dei typiske kommentarane på kaia.



«Polarstar» kjem til kai på Vartdal i flott vær. På bakken står Hans Andre Skarbakk klar med springen, Andreas Hareid med kastelina, reiar Willy Nasset, Else Karlsen og Webjørn Landmark klar med baugtrossa. Foto frå Hans Olav Myklebust.

Det var mange ishavsveteranar på plass då «Polarstar» la til. Mange måtte vedgå at det var med våte auge dei kika på den flotte skuta som kom til kai.

Ein av dei som var på plass var Bjarte Vartdal. Han har 13 sesongar på selfangst med fleire av



Med kurs for Vartdal. Frå venstre chief Oddvar Bigset, dekkssjef Hans Andre Skarbak, styrmann Vidar Veiseth og skipper Johan Veiseth.

skutene. -Skuta har blitt kjempeflott. Dette er skikkeleg positiv tiltak, seier han.

Ein annan veteran som fekk eit gjensyn med «Polarstar» var Aksel Molvær frå Bondalen som har vore med fleire sesongar på «Polarstar». Skuta har vore gjennom nokre endringar sidan han var med, men han kjente seg igjen og var imponert over kor bra det såg ut om bord.

-Det er utruleg viktig å ta vare på denne ishavshistoria, seier Agnar Kaspersen som også har to turar på selfangst. Han var med «Veslemari» og «Veslekari». Sistnemnde forliste i 1988, og sidan har det truleg ikkje vore ishavsskute under land på Vartdal. Dette gjorde det litt ekstra spesielt å kome på vitjing med «Polarstar», 30 år etter.

-Tenk at eg kan få stå om bord i «Polarstar» igjen, og få kome hit til Vartdal å vise fram skuta. Eg må verkeleg klype meg i armen, seier tidligare reiar og ishavsdronning Else Karlsen. Ho var mønstra på som messepike på turen. «Jeg må jo få hjelpe til med noe», seier Else.

Reiar Willy Nasset var sjølvsagt også å finne i mannskapet denne dagen, smilande frå øyre til øyre. Han kunne fornøgd konstatere at alt fungerte fint på turen. -Skuta skal vere eit levande dokumentasjonssenter for ishavskulturen, seier Willy.



Sjefen i byssa. Petter Liavåg serverte nydeleg middag til mannskapet, og sytte for at det til ei kvar tid var nok kaffi. Begge foto Willy Nasset.

Og akkurat det er dagleg leiar på Ishavsmuseet, Webjørn Landmark, svært fornøgd med. Han fekk også vere mannskap denne turen. For Ishavsmuseet er det å få vere med på ein slik tur utruleg kjekt. Slik får vi formidle ishavshistoria på ein ny måte, seier han. Dette er oppsøkande formidling, og i så måte er «Polarstar» viktig for Ishavsmuseet.



Webjørn Landmark og Else Karlsen med Vartdal i bakgrunnen.



Reint må det vere før gjestane kjem om bord. Andreas Nettet skurar dekk. Foto Willy Nettet.

Skuta vil vere ein ny arena som museet kan nytte ved slike høve. Landmark er svært takksam for at Willy og «Polarstar» har lagt så godt til rette for eit nært og godt samarbeid med Ishavsmuseet.

Museet har alt hatt mange grupper om bord for omvising og formidling av ishavshistoria.



Reiar Willy Nettet godt fornøgd med at alt fungerte om bord. Ishavsbygda Brandal i bakgrunnen.



«Polarstar» mannskapet fekk vitje det flotte museet på Vartdal.

Hans Olav Myklebust ved Sogelaget på Vartdal brenn også for ishavshistoria og hadde lagt alt til rette for eit vellukka besøk på Vartdal. Mannskapet på «Polarstar» vart også skyssa i bil til VD museet på Vartdal.

Ei imponerende samling frå Vartdal si rike fangst- og fiskeri historie som er vel verdt eit besøk.

Før «Polarstar» gjekk frå kai nærmare kl. 17.00 diska stuert Petter Liavåg opp med nydeleg blomkålsupe og klippfisk til middag for mannskapet og nokre inviterte gjestar om bord.

Plukkfangst:

Tidlig for «Teisten»

Kings Bay søker om tillatelse til kommersiell bruk av MS «Teisten» i april.

MS «Teisten» brukes i forskningsøyemed i Kongsfjorden og Krossfjorden. Ønsket om dispensasjon begrunnes med et behov for å utføre marinbiologisk forskning, slik det også har vært søkt om foregående år.

(Svalbardposten 31.01.2018)

«Minna» si siste reise.

Dagbok «Minna»
til ishavet 1918

Onsdag 29. mai 1918

Ligger tilankers i
Aalesund.

Medisinkisten om
bord kommen. Vind SWstlig
Kl. 11 form lettet og gaar nordover leden til
Kristiansund



Torsdag 30de mai

Kl. 8 emd kommer vi til Kristiansund og der
fortøied

Fredag er det storm av Nvest

Lørdag er vinden avtagende og der korrigeres og
alt gjøres klart til at gaa.

Søndag den 2den juni

Kl. 1 emd er man klar og man gaar nordover
leden for at gaa ut Romsdalsfjorden. Vinden
laber NWstlig. LS (Lens skip).

Kl. 9 sættes loggen og alle seil lettes. Vind
nordlig, kurs NW+W Regntyk luft. LS

Kl. 8 emd Luften klarner. LS

Mandag 3je juni

Kl. 1 klar luft med fint veir. Vind OSO. LS

Kl. 12 emd overskyet luft. LS Vind stille SW

Tirsdag 4de juni 1918

Kl. 1 Overskyet Vind NW

Kl. 4 emd vinden (??) tiltagende LS

Kl. 12 emd Topseilet berget ind. LS

Onsdag 5te juni 1918

Kl. 3 kommer det taake Vind WSW

Kl. 9 vinden er avtagende LS

Kl. 4 emd blir det stille LS

Kl. 8 fremdeles taake, faaet sydlig vind LS

Torsdag 6te juni 1918

Kl. 1 Vinden gaar sig Sweslig fremdeles taake.

Kl. 5 Vinden tiltar i styrke. LS



Godt lasta fangstbåt. Foto frå Anne Karin Notøy

Kl. 12 tages storklyver ind og mellem klyveren
settes i stedet. LS

Kl. 4 emd vinden avtar samtidig som taaken
letner. LS

Kl. 11 emd blir det stille med disig luft kl. 10
faaet Island i sigte i SW

Kl. 12 emd hales loggen ind for godt, samme
kurs fortsætter

Fredag 7de juni 1918

Kl. 3 faaet østlig vind med regn og disig luft. LS

Kl. 1 faaet iskanten i sikte Vinden friskner til
kuling saa man legger ind 2 rev i storseilet og
ligger bak. Det er tykke med regn. LS

Kl. 5 Vinden gaar sig NOstlig og løyer lit det er
snekave

Kl. 6 blaaser dei av kjelen for at halde kjelsjau
Dekkpumpene undersøkes og er i orden. LS

Til Laurdag middag den 8de juni 1918. Det er
fremdeles kuling av NO med snekave saa man
ligger bak oppe under iskanten. Utpaa
formiddagen letner det og blir nogenlunde klart.
LS

Til søndag middag den 9de juni 1918 kl. 2 om
emd er man førdig med kjelesjauen og man
begyndet at gaa vestover langs iskanten. Der er
ingen dyr at se det er fint veir LS

Til mandag middag den 10de juni 1918 kl. 9
om emd faar man kuling av SO med regn. Man
legger ind to rev i storseilet og ligger bak om
formiddagen spakner vinden og gaar sig S
westlig LS

Til tirsdag middag den 11te juni 1918 vinden er fremdeles SWlig med svær dønning fra samme kant Det er tung disig luft LS

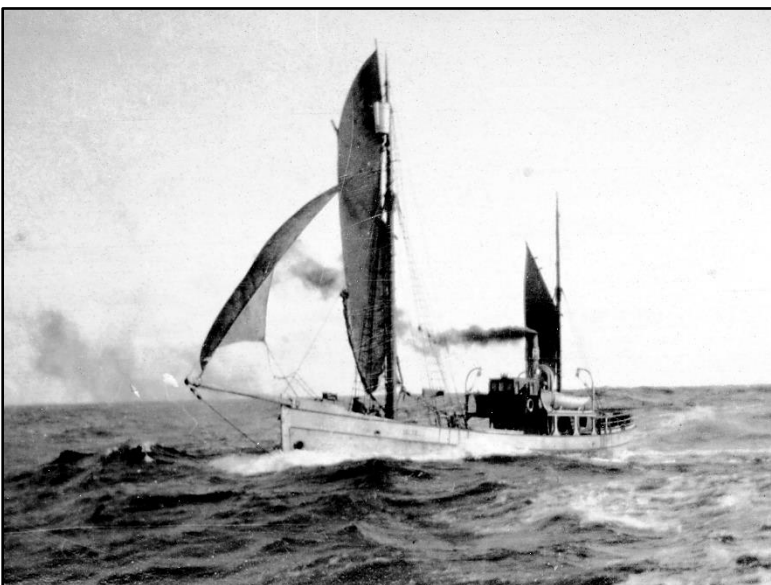
Til onsdag middag den 12te juni 1918 vi gaar fremdeles vestover langs kanten Vi har faaet 2 dyr. Veiret er fint med vindstille og dønning fra SW alt vel LS

Til torsdag middag den 13de juni 1918 vi går fremdeles vestover det er fint veir stille. Kl. 8 fmd preiedes S/S ?? den hadde ingen fangst. Alt vel vi har faaet 4 dyr LS

Til fredag middag den 14de juni 1918 vi gaar fremdeles vestover langs iskanten som er tet fremdeles Vi har faaet 4 dyr Veiret er fint med stille alt vel LS

Til lørdag middag den 15de juni 1918 vi gaar med sagte fart vestover. Preiet Veidemann Furenak og Isllys de hadde ingen fangst. Utpaa formiddagen oppdager man fangst inne i isen, men den er teit saa det er umuligt at komme ind. Om formiddagen preiedet ogsaa Jopeter den hadde ingen fangst Veiret fint stille alt vel L.S.

Til søndag middag den 16de juni 1918 vi ligger stille inde i en bugt sammens med en del andre for at se um isen begynner at slakne Kl. 1 fmd kommer det taake med regn Stille alt vel LS



«Isllys»



Båtfangst med «Minna» 1905. Foto frå Olaf Sivertsen Brandal.

Til mandag middag den 17de juni 1918 Vi ligger fremdeles stille paagrund av taake Om formiddagen letner taaken mand ser fangsten men kan ikke komme til. Vi gaar da vestover sammens med Jopeter Alt vel L.S.

Til tirsdag 18de juni 1918 Taaken vedvarer fremdeles faaet 1 gris utpaa formiddagen legger vi os stille. Ostlig vind kjøle alt vel L.S.

Til onsdag middag den 19de juni 1918 Det er taake med regn fremdeles, om eftermiddagen forsøkte vi at gaa ind i isen men det blev tet saa vi maatte gaa ut igjen vi fik 1 gris. Om formiddagen blir det en kjøle fra SW vi begynner at gaa med sagte fart østover Alt vel L.S.

Til torsdag middag den 20de juni 1918 vi gaar fremdeles med sagte fart østover Det er tung luft med regn Vinden er gaaet sig N ostlig. Alt vel L.S.

Til fredag middag den 21de juni. Vi gaar fremdeles østover. Tett taake om eftermiddagen og Fremover natten og morgenen kommer vi ind i en bugt med slak is taaken letter lit og vi gaar ind, men det er ingen dyr. Alt vel L.S.

Til lørdag middag den 22de juni 1918 vi gaar østover har været ind i etpar bukter med slak is, men ingen dyr Det er let bris fra Nvest saa vi til dels bruker bare seilene. Alt vel. L.S.



Levandefangst av isbjørn med lasso. Foto frå Helene Pedersen

Til Søndag middag den 23de juni 1918 utpaa eftermiddagen blir det stille vi ligger stille utover natten om morgenen begynder vi at gaa med sagte fart østover igjen. Der er ingen dyr at se. Alt vel L.S.

Til mandag middag den 24de juni 1918 om eftermiddagen preies Signalthorn og Ris de kommer vestover de hadde ingen ting faaet siden de kom i Strætet Om natten saaes nogle dyr, men det blev regn saa de gjik ned. Vi fik 3 dyr. alt vel L.S.

Til tirsdag middag den 25de juni 1918 vi gaar med sagte fart vestover og er inde i isen etpar steder men der er ingen fangst at se Om morgenen kommer det taake. alt vel L.S.

Til onsdag middag den 26de juni 1918 I dag er det tet taake med regn saa vi legger os stille inde i en bugt, vi er fremdeles sammen med Jopeter. Alt vel L.S.

Til torsdag middag den 27de juni 1918 I dag gaar vi ind i isen, den er bra slak og vi faar oss 7 dyr. Taaken vedvarer fremdeles saa vi legger os stille i et flak, vinden er N Wlig alt vel. L.S

Til fredag middag den 28de juni 1918 Taaken ved varer til idagmorges kl 8 den letter da og vi begynder at gaa indover paa Noren. Alt vel LS.



«Aarvak» i Vesterisen ca. 1918. Foto Vebjørn Landmark

Til lørdag middag den 29de juni 1918 Vi ser en del fangst inde i isen men den blir saa tet at vi kan ikke komme ind vi gaar ut igjen og gaar ostover vi fik 9 dyr. alt vel L.S.

Til søndag middag den 30te juni 1918 vi gaar ostover sammens med Aarvak og Signalthorn Det er svær dønning av SW med NOstlig vindkjøle. Kl 3 fmd blir det tet taake saa vi legger os stille. Alt vel L.S.

Til mandag middag den 1ste juli 1918 Taaken vedvarer fremdeles Utpaa formiddagen begynder vi at gaa indover paa Noren. Vinden er Vestlig alt vel L.S.

Til tirsdag middag den 2den juli 1918. I dag letter taaken vi kommer ind i isen. God del fangst og isen er bra slak. Det begynder at friske med vind fra Nord vinden øker til kuling saa man maa legge fast i et flak vi har faaet 290 dyr alt vel L.S.

Til onsdag middag den 3je juli 1918 I dag løier vinden lit saa man siger indover paa NOsten. Det blir tet saa vi maa stoppe og legge os stille i et flak vi spekke ifra os den forige fangst. Man ser en del fangst men det er aldeles tet alt vel L.S.

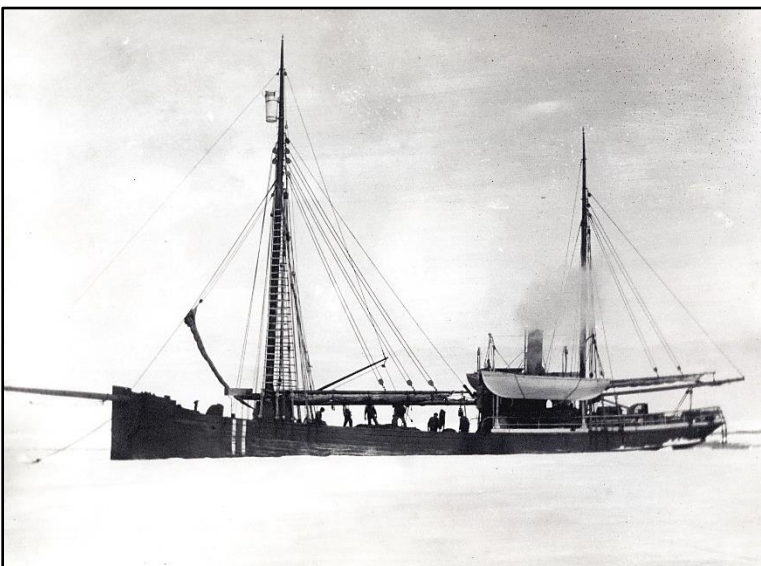
Til torsdag middag den 4de juli 1918. Vi er fast fremdeles Det er fint veir med vindstille. Alt Vel. L.S.

Til fredag middag den 5te juli 1918 Kl. 1 fmd begyndte isen at skrue sammen, saa baugen blev ca. 2 fot opskruet Kl. 3 slakket isen op. Men kl. 5 fmd. Begyndte isen igjen at skrue saa skuten gled over en isfot og blev kranget over til bagbord.

Et øieblik senere blev bagbord side indklemmt saa skibet begyndte at bli lek. Alle lenser blev sat til og dækpumpene gjik uopholdelig, men lekasjen blev saa stor at det straks slukker fyren og vandet steg uopstanselig.

Vi gik nu i gang med at bjerge mest mulig, da jeg ansaa at skibet vilde synke. Der blev bjerget provianten, alle seil, fangstbaaterne, geværer og en del amunition. Kl. 8 samme dags morgen sank skibet.

Jeg, med det øvrige mandskap 11 mand, tilliksmed de bjergede gjenstande fik placering om bord i Løftingen, Aarvak og Signalhorn som samme dag laa fast i isen i nærheten.



Ishavsskuta «Løftingen».

Plukkfangst:

Døpes i Tromsø

Det nye isgående forskningsskipet «Kronprins Haakon» skal døpes i Tromsø 22. mars.

Skipet eies av Norsk Polarinstitut og skal drives av Havforskningsinstituttets rederi.

Universitetet i Tromsø, Norges arktiske universitet, blir største bruker.

Flere i Longyearbyen er invitert til seremonien, deriblant representanter for Longyearbyen lokalstyre.

Kronprinsparet og statsrådene fra Klima- og miljødepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Kunnskapsdepartementet skal også være til stede.

Norsk Polarinstitut fyller 90 år i mars, og dette vil også bli markert i forbindelse med dåpsarrangementet.

Holder på sjøkabel

Tidligere nestkommanderende i Store Norske, Dag Ivar Brekke, synes det er merkelig at regjeringen har skrinlagt sjøkabel som en framtidig energiløsning for Svalbard.

Til High North News sier han at løsningene som til nå er skissert er teknologitunge, og ikke ferdig utviklet.

– Det gjelder både for vind- og solløsninger. Hydrogen er spennende, men meg bekjent er det et stykke frem til et marked for hydrogen som konkurransedyktig brensel, sier han.

Brekke peker også på at tunge og langsiktige investeringer kan være en effektiv og sterk måte å vise eierskap til øygruppen på. På innvendingen om at en sjøkabel vil kreve kraftlinjer mellom bosettingene, som ikke anses for å være gunstig i et miljøperspektiv, svarer han:

– Det burde være mulig å føre en sjøkabel, eksempelvis fra Hotellneset til Kapp Heer og opp til Barentsburg, så trenger man ikke brenne kull der. Han påpeker at kraftlinjer på land på Svalbard neppe blir «monstermaster av statkraftdimensjoner», men mer lik overføringslinjer man ser mellom småsteder på fastlandet.

(Svalbardposten 25.01.2018)

PÅSKEHELSING frå «Polarstar»

Gode «Polarstar» vener, påska 2018 nærmar seg og eg har lyst til å sende ei påskehelsing til alle dykk som stiller opp for «Polarstar», som besøker oss, som viser interesse for skuta og prosjektet.

Etter at oss kom heim i august har det på langt nær vore stilt om bord, det skjer alltid noko, og skuta vert mykje brukt.

Kjekt er det at skuta vert nytta av Ishavsmuseet til ymse arrangement og at tilbakemeldingane frå desse samkomene er veldig positive. Tyder på at skuta er likt og at folk synes dette er flott. Og museet kan få seg litt innkomme denne vegen også. Eg har oppmuntra museumsstyraren til å nytte skuta så ofte det er mogleg medan den er på Hareid.

Ombord i skuta no, medan den ligg ved indre molo, er der stor aktivitet. Det har danna seg ei gruppe med 15-20 mann som er der ofte, og som alltid finn eit eller anna å pusse på, skrue litt på, og sjå til at alt fungerer. Det er ikkje slik at alt er heilt perfekt etter ei so omfattande renovering, alltid er der eit eller anna som den gamle dama treng å få fiksa.

Noko er irriterande og vanskeleg å få has på, så som eit par lekkasjar som er vanskeleg å finne. Men karane om bord gir seg ikkje og løyser det meste litt etter litt.

Det som skjer om bord er ikkje, og skal ikkje vere noko hastverksarbeid! Viktigast er at det er trivsel og glede om bord.

Eg har vorte ein stor innkjøpar av kaffi og litt snop, slik at gjengen kan få hyggje seg litt og nytte dei timane dei ynskjer om bord der til godt samvær og gjerne i spedd ei ramsalt historie. Du er også svært velkomen om bord, dersom du er med å bidra til det gode miljøet og til dei gode stundene.

Eg har lyst til å trekkje fram det som skjedde om bord i romjula. Då var det mange som kontakta meg og som gjerne vill sjå seg litt om bord, då dei var heime i julefeiring. Det vart svært mange som kom, og det var veldig kjekt.



Brennsnut i messa til gode hjelparar. Frå v. Oskar Alme, Jim Nettet, Arild Overå og Norvald Røyset.

Takk skal dokke ha alle som besøkte oss. Og oss fekk laga oss ei anledning også då i romjula med ei lita sosial samling for dei som hjelper til og støtter opp om skuta. Det vart skjære julefesten, med rykande brennsnutpanne frå superkokkane på Ishavsmuseet, og stemninga var høg utover kvelden. Og eg fekk anledning takke denne flotte gjengen litt ekstra den kvelden.

Har og lyst å seie at det vart ein ugløymande nyttårskveld, då eg hadde heile familien om bord nokre timar. Då fekk oss oppleve det storslegne fyrverkeriet Hareid Kommune arrangerte i lag med næringslivet i kommunen. Fekk oss ei flott nær-oppleveling og eg er sikker på at dette er noko kommunen bør få til kvart år.



Hareid indre hamn nyttårsaftan. Tampen-buda og «Polarstar» bada i lys frå fyrverkeriet.

Fekk teke nokre fine bildar av «Polarstar».
Det var verkeleg ei stor stund, takk til dei som arrangerte og som fekk til dette. Artig var det å sjå masse folk som sto og bivåna.

Vidare har oss faste prosedyrar både på rutinesjekk og test av utsyr, og naturlegvis oppstart av hjelpemotorar og hovudmaskinen. No i januar bestemte oss at vi ikkje berre skulle ligge ved kai, men ta ein fjordtur for å få av litt groe og la skuta få bevege seg litt.

Dette kombinerte oss med samarbeid med ishavsbygda Vartdal, sogelaget og museet der, med Hans Olav Myklebust i spissen. Det vart invitert til open båt og det rynde fullt med folk frå Vartdal, Barstadvika, Ørsta, Bondalen og alle bygder rundt i kring. Utruleg kva folk som kom! Oss hadde med oss ishavsdrønninga Else Karlsen og vi stilte med skikkeleg mannskap om bord. Denne laurdagen vart skjære heilagstunda og eg både veit og trur at alle kosa seg om bord. Takk til Vartdals folket som opna museet sitt, og til Aarsethfamilia som opna den gamle ærverdige butikken nede på kaia.



Edvin Aarseth opna museet til Aarsethfamilien for oss.

Om bord vart det feststemning då klippfiskmiddagen kom på bordet, ypparleg tillaga av stuert Petter Liavåg, messejenta Else Karlsen og dei to messegutane Webjørn Landmark og Andreas Nesset.

Skipper Johan Veiseth hadde fiksa fire flotte klippfiskar, så det vart skikkeleg ishavskost dette! Med nydeleg blomkålsuppe attåt.

Oss andre om bord kosa oss og kom oss etterkvart heimatt til Hareid utpå laurdagskvelden.

Blant mannskapet var også Andreas Hareid, veteran frå Polhavet og ein flott og god hjelpar gjennom mange år på Ishavsmuseet, og no også om bord i «Polarstar», etter at skuta kom heim. Trufast har han teke turen, kvar dag ned på skuta og sjekka at alt var i orden. Gjeve rapport om det var noko, anten om bord eller om det var noko som skulle ettersjekkast på fortøyingane.

Eg veit han hadde seg ein flott tur og han takka mykje for at han hadde fått vore med om bord på denne laurdagsturen på Storfjorden og Vartdal, der han trefte gamle kjende. Dessverre, to tre dagar etter dette, vart han funnen død i heimen sin, han hadde sovna inn der. Eit godt menneske, ein flott fyr, og ein god ishavs- og «Polarstar»-ven er gått bort.

Han kjem til å verte sakna blant oss, og eg tek med meg alle dei som vankar om bord i «Polarstar» no, i djup respekt, takksemd og vørnad for Andreas, og for å ha fått lov ver so nær han. Oss alle lyser fred over minnet hans.

No er det snart vår, og mykje kan fort skje med skuta, eg lover halde dykk oppdaterte gjennom Isflaket. Det er veldig stor interesse for skuta og spennande saker dukkar opp med jamne mellomrom.

Og medan skuta ligg her så er den til glede for mange. Det er viktig for oss som ynskjer at denne polarlegenda skal leve.

Og jammen riggar den fint der den ligg og duvar inne på hama. Mange er telefonar frå folk som står i ferjekø eller fer forbi, som synes at skuta pyntar opp i hamna. Kjekt!

God påske alle saman, ta kontakt dersom det er noko du tenkjer på, har lyst å bidra med på eit eller anna vis!

Beste helsing

Willy
Tlf 95070668

«På Ishavet»

Av Sigmund Bøe

Spurde du etter ein som var ute på selfangst so var svaret at «han var på ishavet», nesten aldri at han var på selfangst. Spurde du nærmare var han enten «i Vesterisen», «i Stræte», «i Kvitsjøen», «på Newfoundland» eller «i Austisen».



Artikkelforfattar og skipper Sigmund Bøe.

Vesterisen var fangstfeltet mellom Jan Mayen og Grønland, dit skutene gjekk i midten av mars månad for å fangste ungsel og Blueback. «Stræte» var Danskestredet, fangstfeltet mellom Island og Grønland der det vart fangsta Klappmyss i sommarsesongen, gjerne kombinert med håkjerringfiske.

Kvitsjøen var og eit ungsselfelt der norske skuter dreiv fangst frå omkring 1920 fram til krigen

kom. For å fangste der måtte ein ha konsesjon frå Sovjet og betale ei fast avgift for kvar tur. Fangstinga der vart ikkje teke opp att etter krigen då ein ikkje fekk fornya avtale med Sovjet. I staden vart det i mindre grad fangsta gammelsel i Austisen i sommarsesongen.

Ein kan vel seie at Kvitsjøen var eit nokso usikkert fangstfelt. Grunnar og ureint farvatn saman med sterke straumsetningar gjorde at det ofte vart hard isskruing, og eit stort antal skuter forliste der gjennom åra.

Det har vore sagt at botnen der var forå med norske fangstskuter. Eg meiner å hugse at verste året var der 23 skuter som forliste, men mannskapa berga seg nesten alltid, enten over til andre skuter eller til lands.

- Ein annan ting var at somme år kasta selen innanfor konsesjonslinja slik at dei norske skutene ikkje fekk fangste, eller at skute og fangst vart sett inn om linja av straumen og vart tekne i arrest av Sovjetiske oppsynsfarty, noko som førte med seg store utgifter og tidstap.

Det var derfor ikkje ukjent at skuter gjorde total bomtur i Kvitsjøen.- Det har vore fortalt om ein mann som hadde reist i Kvitsjøen i mange år og som då tida nærma seg for ny tur vart spurt av reiaren om han ikkje skulle vere med i år. Han svarte då at no hadde han ikkje meir pengar å drive ishavet for so det fekk berre vere i år.

«Stræte» fangsten var heller ikkje av det mest lukrative til vanleg. Prisen på Klappmyss-skinns var svært lav, eg meiner å hugse prisar ned til kr. 2 pr. skinn. Alt var då avhengig av prisen på spekk og håkjerringtran. Somme år kunne håkjerringtrana oppnå bra pris og det var nok dette fisket som kasta mest av seg.

- Etter eit dårleg år kunne det vere vanskeleg å få med folk neste år og det hende at fleire skuter låg og venta på at konfirmasjonen skulle verte over so dei kunne få med av konfirmantane, og mange av dei var nok huga på eit Stræteeventyr. Newfoundland-feltet var feltet ved Newfoundland og Labrador der norske skuter dreiv fangst frå 1938 fram til det vart forbode å fangste ungsel i 1982.



«Polarstar» på selfangst i Gulfen. Foto frå Kjell Yksnøy

Frå 1950 til midten av 60-åra dreiv «Polarstar» som einaste norske skute ungselvangst i St. Lawrencegulven med jamt gode resultat. Etter ungselvangsten gjekk dei då til det vanlege Newfoundlandsefeltet og kompletterte med gammelsel, evt. klappmyss.

Norske skuter frå Tønsberg området hadde elles forsøkt seg med fangst i Gulfen kring århundreskiftet men resultatet var visst ikkje so bra.

Ishavsturen tok til den dagen alle mann møtte fram for å byrje klargjering til turen. Ein etter ein kom dei ombord. Bagasjen var einsarta: sjømannssekk, handkoffert og ein ihoprulla halmbolster.

Dei som hadde vore med skuta før fann seg fort til rette, det var berre som å halde fram med førre turen. Dei som hadde vore på andre liknande skuter fann seg og fort til rette, eine skuta var stort sett lik den andre.

Litt annleis var det for dei som skulle på sin første tur. For dei var alt nytt og uvant og det tok litt tid å verte kjent med tilhøva. Som oftast fekk dei god hjelp og rettleiing av dei eldre bevande so det gjekk stort sett fort å kome med i arbeid og rutinar.

- Klargjeringa tok gjerne ei veker tid. Der skulle takast inn laustankar for bunkers enten det no var kol eller olje, koling var ein skitjobb, olje var lettvinare. Salt, proviant og anna utstyr skulle ombord og stuast vekk. Segl skulle bendast under, og hundre andre ting, ingenting måtte gløymast.

I lugaren og måtte ein ordne opp og få alt plassert på beste vis med den sterkt innskrenka plass ein hadde i benk og skuffer under køya og i hyller i sjølve køya. Det var reint utrueleg kva ein fekk plass til når ein stuva med omtanke. Handkofferten med landgangsklede vart ofte sett i land med ein kamerat i Brandal

før avgang.

Kler og utstyr var sett i god stand heimanfrå av mor eller kone, men der var alltid eit eller anna ein skulle ha før ein drog ut, og då gjekk dei aller fleste til Tor Dale i Skansen. Han hadde alt i kler og utstyr i den vesle sjappa si der det knapt var plass til meir enn tre-fire mann inne på same tid. Der var stua varer frå golv til tak og i fulle hyller, det var ikkje den ting som han ikkje hadde der og han visste nøyaktig kvar han skulle finne kvar enkelt ting i det som for andre såg ut som vilt kaos.

Han hadde og ein heilt spesiell måte å snakke med kundane på som gjorde det til rein underhaldning å handle der.



Når ein so kom fram til isen var alle vorte rista ihop til eitt mannskap. «Isflora» og «Polaris» etter oversigling til Newfoundland.

Var han i rette godlaget kunne du gjere ein verkeleg godhandel også. Alle fiskarar og sjøfolk kjente Tor Dale i Skansen.

Når alt var klart gjekk ein til sjøs (helst ikkje på ein fredag for dei fleste) og overfarten tok til med dreiarande vakter og faste tørnordningar. Mange måtte dessutan kjempe med sjøverken. Når ein so kom fram til isen var alle vorte rista ihop til eitt mannskap.

Eit slikt mannskap var oftast ei blanda gruppe. Der kunne vere gardbrukarar og fiskarar, bygningsfolk og snikkarar og andre handtverkarar, ja eg veit knapt nokon gruppe som ikkje var å finne der ein eller annan gong. Dei kom frå alle kantar av Sunnmøre, der var gjerne ein eller fleire nordlendingar og frå Romsdal og Nordmøre var der eit fast gjeng som kom til Brandal år etter år. Volda og Ørsta-området var frå gammalt sterkt representert og elles kunne ein finne der folk frå kvar som helst i landet.

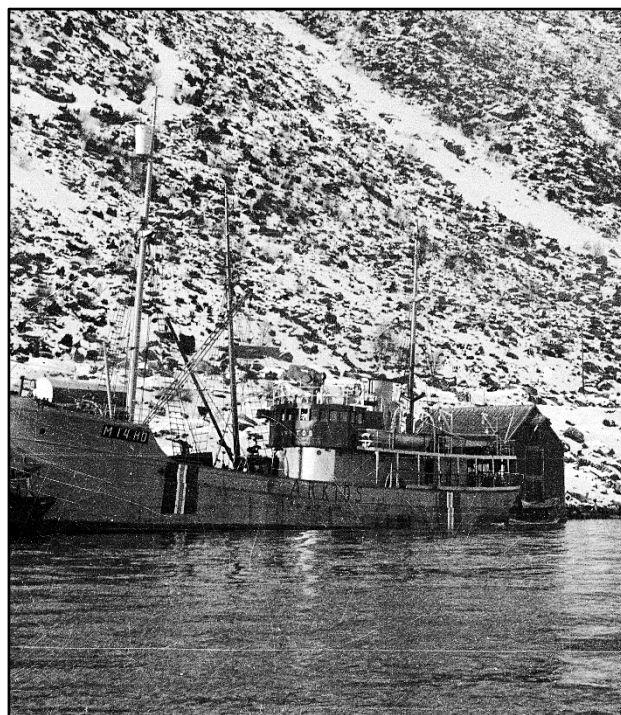
Det var helst ungdomar og folk i sin beste alder som reiste på ishavet, når ein kom litt opp i åra vart ein for stivbeint og stør til å tumle på isen, særleg omkring skuta f.eks. i plukk-fangst. - Sverre Løset (Raude-Løset) sa det slik etter at han hadde hatt eit beinbrot som gjorde at han ikkje kjente seg so sprek som før: «No skal det vere slutt, eg er ikkje for meir enn halvannan mann lenger».

Når eg nemnte Nordmøre kom eg til å hugse ei snodig hending under klargjering. Det var i 1940 då vi gjorde klar for Newfoundland med «Arktos».

Vi låg ved Stornespiren. Dei fleste av karane frå sør om Breisundet var komne ombord og no venta vi to-tre mann frå Nordmøre. Den eine av disse var visst litt av ein hestekar, han hadde iallfall godt lag med slike.

No visste vi ikkje av det før ein hest med vogn svinga opp langs sida, ein mann ropte «proo!», han hoppa av vogna og frå vogna tok han sjømannssekk og koffert som han lempa inn på dekk.

Han var nemleg ein av dei som skulle vere med skuta. Det passa seg elles slik at reiaren, Martin Karlsen, akkurat kom ned til skuta med same,



Klargjering med «Arktos». Her til kai på Brandal.

han kunne berre le, eg trur han kjente mannen frå før. Vognmannen kom no ruslande og tok over køyredonia.

- Hest var frå eldre tid eit tabuord som ikkje måtte nemnast ombord i båt, det heitte «langrompakar» på sjøen.

Her ombord var det ingen som brydde seg om gamal overtru, elles hadde vel mannen vorte kjeppjaga og skuta brent rein etter han, men heilt opp til den tid fantes det dei som steila når dei høyrde slike tabunamn nemnde på sjøen.

Der gjekk ei historie om ei skute som låg ved Island på sildefiske ein sommar i slutten av 30-åra. Det hadde vore dårlege forhold og lite eller inkje fiskje. Skipperen var av dei gamle gode som ikkje heilt hadde kvitta seg med den gamle overtrua.

Dette visste mannskapet om, og då dei vart liggande i dagevis utfor Røde Huk i tåke og svartestille fann dei på at dei om natta hengde håkjerring-kjettingar i beina og galopperte rundt på dekket over skipper-lugaren medan dei kneggja som hestar. Det gjekk visst nesten på helsa laus for skipperen stakkar, og skikkeleg bomtur vart det og.

Om mannen som kom med hest og vogn til skuta var der seinare ei liknande historie som er endå meir utruleg.

- Det var om sommaren 1940 vi stod i tørrdogg i St. Johns på Newfoundland med «Arktos». Ein dag hadde denne hestemannen vore på byen ein tur.

Etter ei stund kjem ei hestedoning køyrande til kanten av dokka og nordmøringen stig av og levera taumane til køyre-karen som kom ruslande etter. Det er å merke seg at mannen ikkje kunne eit ord engelsk på den tid so vi undra oss storleg på korleis han hadde fått overtalt køyrekaren.

Kanskje snakka dei baa hestespråket?

Ishavslivet var spennande og eventyrleg. Sjeldan var to dagar like. Når som helst kunne ei ny overrasking dukke opp. Ingen kunne nokon gong vite kva som ville skje med isen over natta. Isen kunne vere vår beste ven, men og vår verste fiende.



Det kunne det gå på livet laus om ein kom inn i landpresset og segla av garde mellom holmar og grunnar. Her er det «Jan Mayen» som er i skruing ved Wolfen - Rocks i St. Lawrence Gulfen i 1970. Foto frå Bjarne Harald Brobakk.

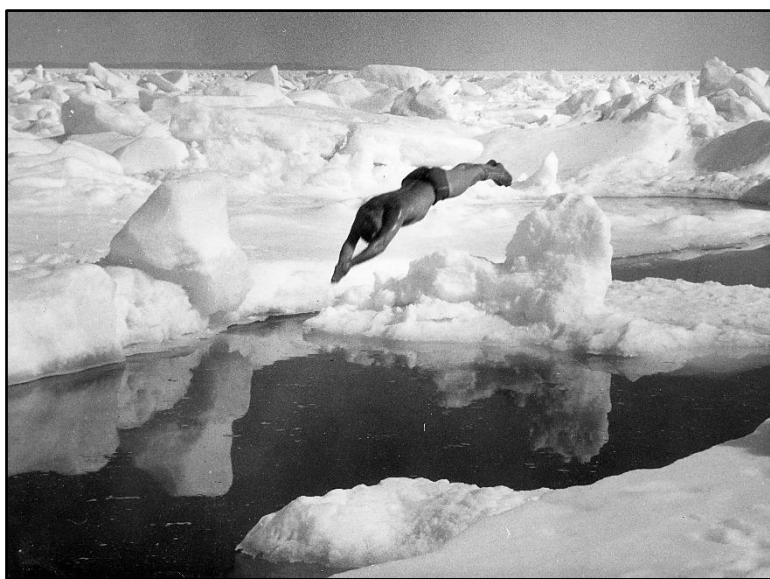
I ein stor isbaks med god avstand til land var der nesten alltid god livd for storm og uver men i same baksen kunne det gå på livet laus om ein kom inn i landpresset og segla av garde mellom holmar og grunnar og isfjell som stod på grunn.

Det såg ofte nifs ut men ein vart vant med at det som oftast gjekk godt.

Situasjonen kunne endre seg drastisk frå time til time. Det var ein skulle helst vere føre var og på vakt til kvar tid.

Dei aller fleste som kom med på dette fangstlivet kom att år etter år, ein vart liksom fanga av det.

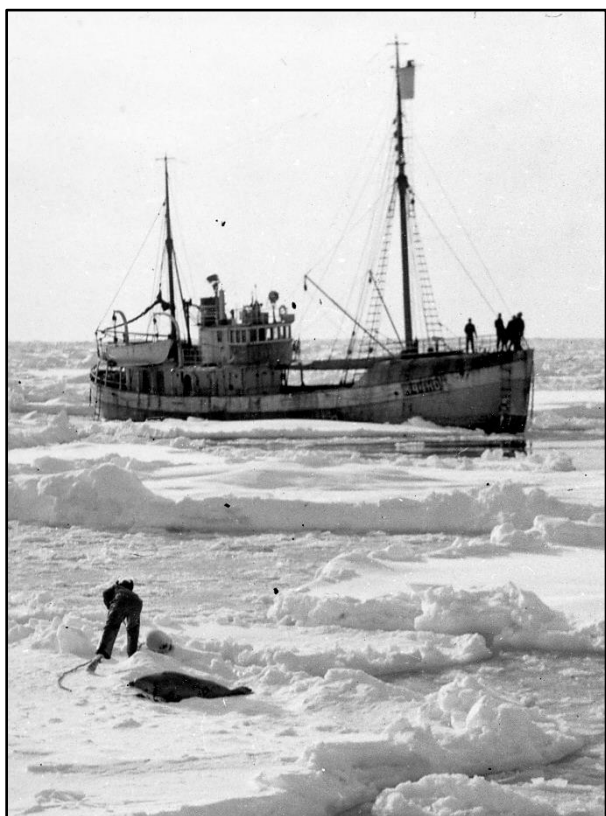
- Det var stor forskjell på det å vere fiskar og det og vere fangstmann. For fiskaren vart det mest det jamne traudige maset dag ut og dag inn heile turen. For fangstmannen kunne det vere mange «lopradagar» når ein ikkje var i fangst, men medan fangstinga stod på var det oftast eit blodslit på grensa av det ein kunne stå ut med.



Av og til kunne det vere «loprardagar», sola stod høgt på himmelen og enkelte kunne bli freista til eit bad. Foto frå Magnar Aklestad.

Hardast var det når det var mykje nysnø på isen, og særleg når ein dreiv plukkfangst rundt skuta. Eg kan hugse dagar då eg var so sliten at eg gjerne kunne lagt meg rett ned og gitt meg på det.

Når ein derimot arbeidde fram på isen uavhengig av skuta kunne ein arbeide meir



I Vesterisen var det gjerne meir plukkfangst. Her med «Flemsøy» i 1958. Foto Bjørn Berland.

normalt og når is- og vêrforhold var gode kunne det vere rett so triveleg. Det var oftast slik det gjekk for seg på Newfoundlandsfeltet, i motsetnad til Vesterisen f.eks. der det oftast forgjekk som plukkfangst rundt skuta med flåing ombord.

Ei anna ulempe var det når ein arbeidde slik langt frå skuta at ein kunne gå gjennom isen og verte våt og at ein då kunne verte gåande lenge før ein fekk skifte.

- Eg opplevde sjølv at eg vakna midt på natta av svære smerter i tærne og vart klar over at dei hadde vore forfrosne og no heldt på å livne til att. Det smakte ikkje so godt kan eg fortelje. Smertene gav seg når eg fekk tappa vatnet ut av blærene som hadde danna seg og neste dag var det berre å stå på som vanleg.

Ei anna ulempe var det at ein vart so solbrent når ein arbeidde slik på isen heile dagen. Sola stod høgt på himmelen her på omkring 50 grader breidde og var det vind i tillegg kunne ein vere heilt skambrent før dagen var slutt. Verst var det

forresten når veret var disig so sola berre nesten skein gjennom.

Vi hadde ikkje høyrte om solfaktor ditt og datt, det gjekk vel mest på Niveakrem og verkninga av den var vel heller tvilsam. - Isblindheit måtte ein og passe seg vel for og solbriller var absolutt nødvendig.

Å stå i tønna og styre skuta fram gjennom isen var so spennande og interessant at ein vart aldri lei av det. Når isen var skikkeleg tett og tung so ein måtte «bauge» seg fram var det som ein kamp om kvart flak, ein kjente det slik at ein måtte kome seg forbi akkurat dette flaket for kanskje var det litt lettare lenger framme. Gjekk det ikkje med fyrste forsøk so valde ein ny angrepsvinkel og prøvde på nytt.



Frå tønna måtte ein fylgje med på alt som skjedde. Her Johan Holstad i tønna på «Polarstar». Foto Ragnar Thorseth

Var der fangst i sikte so var det ikkje snakk om å gje opp utan der var press og isskruing i isen, då visste ein at det ikkje nytta korsom.

Det var når ein låg i fangst og hadde heile gjengen fram på isen at det var verkeleg

spennande og krevjande. Med skuta kom ein etter folka og plukka opp skinndungane, og det galdt å finne fortaste og lettaste vegen frå dunge til dunge, det var ein stor føremon når ein kunne greie å halde seg godt framunder folka og ta inn dungane etter kvart.

Frå tønna skulle ein fylje med alt som forgjekk. Fyrst og fremst måtte ein halde auge med folka som arbeidde med jollen rundt skuta då der lett kunne oppstå farlege situasjonar om ein ikkje passa godt på, men og til kvar tid halde seg orientert om kvar ein hadde folka og skinndungane, og om der var omsetningar i isen rundt omkring osv. Andre skuter i nærleiken heldt ein og nøye auge med.



Skinndungane vert jolla om bord.

Ein gjekk so opp i arbeidet at ein gløynde både tid og stad.- Under gode vêr- og isforhold var det greitt nok men i dårleg sikt og låke isforhold var det slett ikkje so greitt alltid.

Det som ein fyrst og fremst tenkte på var at ein ikkje måtte utsette folka for unødig fare og det var ikkje alltid so lett å sette grensa for kor langt ein kunne trøyte det då tilhøva kunne endre seg so reint utruleg fort somme tider.

Eg kan hugse dagar då det brått tok inn med snøkave og focck medan folka var spreidde over eit stort område heller langt frå skuta og isen heller tung å ta seg fram i. I slike høve galdt det at ein hadde fylgt godt med kvar ein hadde folka so ein kunne finne dei i tjukka.

Det er enkelte dagar ein hugsar framom andre. Eg hugsar t.d. ein dag ombord i gamle «Polarbjørn» i 1947. Vi hadde lege i



Kviting i oppmelen is og sørpe. Foto frå Carl Emil Pettersen.

ungselfangst i fleire dagar og gjort det svært godt, men so kom ein kraftig vestanstorm og reiv isen opp i strimlar og alt dreiv til havs.

Då veret betra seg var vi komne langt til havs og sjølv om vi hadde god livd av isstrimlar so var der ein svær dønning slik ein berre ser det ut mot ein iskant.

Vi tok til å gå innover att og vi hadde ikkje gått so langt før vi treffe ein liten tett strimmel der det låg tett med selungar. Vi stoppa og det vart vurdert om det var forsvarleg å gå på isen i den svære dønningen. Isen heldt seg potte tett med gode flak og tettpakka sørpe-mad i mellom so det vart til at vi gjekk på isen og vi tok der 6-700 dyr, men å vere på isen i den dønningen var ei oppleving eg ikkje gløymer.

- Ungane som låg der var dødsdømde i alle fall, dei var for små til å klare seg på eigen hand og mødrene hadde mista kontakt med dei, so snart strimmelen slakka utover ville dei vere ferdige.
- Den stormen tok nok livet av fleire selungar enn skutene fanga på fleire år.

Det var slikt som hende år om anna. Dette året dreiv kasteisen til havs i ein vestanstorm og gjekk i oppløysning, andre år kunne det vere omvendt, at isen vart pressa mot land og i isskruinga som då oppstod vart titusenvis av nyfødde ungar skrudd ned og enten drukna eller dei vart klemde ihel.

Dei nyfødde ungane var hjelpelause når dei kom i vatnet, noko som godt kunne hende sjølv under normale forhold, men då såg vi ofte at mora var der og skubba ungen opp på flaket att, men under slike ekstreme forhold, enten det var isskruing eller at isen dreiv til havs og gjekk i oppløysning, kunne mora lite eller ingenting gjere so ungane var dømde til undergang.

Eg hugsar forresten fleire små hendingar frå denne turen. Ein har eg skrive om i boka «På Gyngende Grunn».

Det var då eg skulle hoppe over ei lita vokke og bomma so eg vart hengande på ein høg iskant med to tunge ammunisjonsvesker kryssa over skuldrane og beina i vatnet til opp på låra. Det var så vidt eg klarte meg den gongen.

Ein annan gong låg vi i god klappmyssfangst. Ein kamerat og eg arbeidde på eit nokso stort flak der det var skote fleire familie som vi var i ferd med å flå.

Brått skyt ein kjempesvær hettakall opp på flaket og gjekk til angrep på oss. Det var elles ikkje noko uvanleg, men som oftast var det nokso lett å skremme dei i vatnet att. Men ikkje denne gubben.

Han var heilt bestemt på å ta oss ein gong for alle. Vi hadde berre ein hakapik for hand då den andre låg på eit lite flak som vi ikkje nådde bort til rett då. Flaket vi arbeidde på var heilt flatt med fast god snø overflate so det var lett å bevege seg og det var strødd med store fastfrosne knultar ca. 1 -1,5 meter høge.

Då kallen gjekk til angrep tok kameraten min mot han med hakapiken, men å slå ein rasande hettakall med oppblåsen hette er som å skvette vatn på gåsa.

Han tek mot alle slag med hetta utan at det gjer minste verknad anna enn at han vert meir og meir rasande . No var vi uheldige og med det at etter eit par slag rauk skaftet på hakapiken so vi hadde berre skaftet å slå med.

Vi passa på å manøvrere slik at vi alltid heldt oss nær ein knultre slik at når kallen kom rasande so smatt vi bak knultrene og fekk gje ein serie slag med same han kom framfor med hovudet. Det hadde svært lite verknad og han hadde slett ikkje tenkt å gje opp, eg har aldri sett maken til raseri korkje før eller seinare.



Ein hettakall med oppblåsen hette er ikkje god å kome ut for. Foto Haandlykken.

Vi tok til å verte nokso sveitte og oppkava etter kvart men vi såg og at kallen tok til å dovne litt. Vi la no ein skummel plan med det vi let han kome etter oss opp på sida av ein knultre og so let kameraten min han bite seg godt fast i hakapikskafte og so sette han mot av all kraft slik at kallen ikkje fekk sleppe taket medan eg med knivstålet i handa sprang fram og dolka han gjennom auget.

Då var det over momentant, og gla var vi for vi var nokso godt utmasa. Ein slik mannevond hettakall har eg aldri sett før eller seinare. Det er eit dyr som ikkje er god å hanskast med, det seiast at sjølv isbjørnen må gje tapt for den.

I etterkrigstida var der alltid fly som leita opp kasteplassane for selen so noko av spenninga med å leite var vekk.



Karl Karlsen sende ut fly for å leite opp selkasta. Foto frå Johan Petter Holtet.



«Kvitbjørn» og «Melshorn» arbeider seg inn gjennom isen. Foto frå Kjell Yksnøy.

Men som oftast fekk vi nok å gjere med å kome oss fram til kasteplassen då selen oftast valde tett tung is.

Særleg vanskeleg var det dei åra det var lite is so kastet låg nær land eller kanskje inne mellom holmane og grunnane, då kunne det ofte gå hardt for seg. Det kunne ofte synes rart at det gjekk godt.

Under fangstinga var det knivskarp konkurranse mellom skutene. Det galdt å orientere seg godt og å få plassert folka slik at dei kunne få arbeide uhindra av andre mannskap. Det var meir enn harmeleg om ein vart «avskoren» når ein var komen godt i gang og kanskje hadde skinndungar spreidd over eit stort område for det kunne ta lang tid før ein fekk plassert folka lagleg på nytt.

Eg hugsar ein gong under fangst i St. Lawrensgulven at vi kom i ein slik situasjon. Saman med ei av Halifaxskutene hadde vi dagen før kome opp under ei svær heilfrosen flore der det var massevis av sel.

«Theta» som var fyrst ute sette sine folk på flora i fleire retningar og rekna sikkert med å få hard konkurranse med oss men eg kikra vel omkring og såg at der var ein god del sel i broten is eit stykke frå flora og vi tok til å fange der då eg vurderte det slik at om vi gjekk inn på flora so ville vi verte bundne der i dagevis for å få tak i skinndungane då det ville verte veldig lang jolling.

Slik det no var fekk vi skinna ombord etter kvart vi fanga so då kvelden kom hadde vi alt ombord, omlag 12-1400 skinn.

Eg kikra grundig i kveldinga og såg at der var to fine samlingar med sel i syd og vest der isen var broten og fin. Om morgonen la eg an på den sydlegaste flokken som var nærmast og då vi no var heilt åleine kunne eg plassere folka på gunstigaste måte.

Vi var komne godt i gang ut på formiddagen og alt gjekk som smurt då to av dei kanadiske skutene kom stimande. Eg tenkte dei ville legge an på den vestlegaste samlinga men dei såg ikkje til sides, skar berre inn framom folka våre. Dermed var heile det fine opplegget vårt øydelagt.

Eg må innrømme at eg vart nokso opptrekt for det var so heilt unødvendig om dei berre hadde sett seg betre om før dei gjekk i gang. Det var omlag tre mil til den andre samlinga i vest, isen var lett å gå og veret var fint med god sikt. Eg talde på knappane om eg skulle ta ombord folka og skifte dei dit.

Når det passa slik brukte vi å la folka kome ombord å få middag dersom avstanden ikkje var for stor.

Ved middagstid gav eg fløytesignal at dei skulle kome ombord, det var meininga å skifte dei vestover medan dei åt middag. Vel halvparten av dei kom ombord, dei andre fann at dei ville fortsette då dei hadde med niste.

Eg køyrde i veg med dei som kom ombord og fekk plassert dei midt i smørauget i vest og såg med same at der var massevis av sel.

Eg gjekk so tilbake og jolla for livet for å få inn skinna mest mogeleg etter kvart der dei andre karane arbeidde til kvelden kom i god fangst.

Eg var nok litt uroleg utetter dagen, var nok litt utolmodig når eg synest det gjekk for seint med jollinga, men det skal ein helst passe seg for, det er nett då ting hender som seinkar arbeidet. Karane som eg hadde flytta vestover var nok litt langt vekk men slik ver og is var no var det ingen fare.

Eg hadde dei i kikerten med korte mellomrom og tok peiling på dei på kompasset og der var no koma ei anna skute ikkje so langt frå dei som dei kunne gå til om gale skulle vere. Det vart mørkt før vi fekk ombord dei siste skinndungane og sette kurs for dei andre karane.

Då vi nærma oss blinka dei med sigarettennarar men då hadde eg alt sett dei ei stund so alt var under kontroll.

Det var likevel ei lette då vi hadde konstatert at alle var ombord. Dei hadde hatt storslag og det fortsette i fleire dagar so vi hadde 13-14000 dyr før det tok slutt.

«Theta» låg då framleis og jolla med langjolle på den svære flora. - Jau der var mange dagar med spenning og uro, ein slapp å kjede seg.-

Klappmyssfangst var noko av det mest spennande og interessante. Ein skulle tru at dei svære dyra skulle vere lett å sjå, men det var slett ikkje slik alltid. Dei fyrste dagane etter kastinga låg mora ofte oppe i lag med ungen og ofte var



«Theta». Foto frå Otto Holstad.

hannen, hettakallen, oppe og slik at heile familien var ilag.

Då var det lett å sjå dei. Men etter nokre dagar var dei vaksne dyra sjeldnare oppe og ungen, Bluebacken, var det nesten umogeleg å sjå fordi han alltid låg med den kvite buken opp so det såg ut som ein isknulter. Det var ofte slik at når du såg to-tre familiar ikkje altfor langt frå kvarandre so kunne der kanskje vere ti gangar so mange som du ikkje såg so det galdt å kikre grundig før ein gjekk vidare.

Konkurransen mellom skutene kunne vere beinhard og av og til kunne ein verte litt ergerleg når nokon kom deg for nær inn på livet under fangstinga, men der var likevel eit veldig godt kameratskap. Vart nokon ute for uhell eller skade stod alle klar å hjelpe so godt dei kunne. Som Ivar Aasen sa: «Var det nokon som der leid vondt og vart fyre tap og spille brått det spurdest i bygdi rundt og alle tykte det var ille». Slik var det her og.



Selfangarane «Opo» og «Polarbjørn» på Newfoundland 1961. Foto frå Magnar Aklestad.

- I konkurransen mellom skutene hadde dei som hadde mest maskinkraft store føremoner. Dei kom seg lettare fram til fangsten og under fangstinga kunne dei arbeide meir effektivt ved at dei lettare kunne flytte på seg og plassere seg der tilhøva var best og at dei fortare kunne ta inn skinndungane.

Utviklinga gjekk heile tida i retning av større skuter og meir maskinkraft, særleg det siste, og kvar gong ei ny skute kom til var den gjerne suveren ei tid, heilt til der kom ei som var endå kraftigare.

- Når ein samanliknar skutene som var på feltet like før og like etter krigen med dei som var der på den tid fangstinga tok slutt i 1970-80-åra so var det veldig forskjell, ikkje minst når det galdt mannskaps-bekvemlegeheiter.

Det var som eit eventyr då «Arktos» var ombygd til Newfoundlandsturen i 1940 og kom med stor mannskapsmesse og firemannslugarar, ja endåtil dusjrom sjølv om ein måtte bruke sjøvatn. No var alt slikt ein sjølvfylgje.

Romslege messerom og gode tomannslugarar vart noko heilt anna enn då ein hadde felles lugar for atten mann der ein og måtte ete.

Eg kan sjå for meg dagar i hard fangst når ein kom skrubbsvoltne ombord og slukte maten medan blodet som hadde vore stivfrose på kleda tinte so messebordet med brød og anna mat meir eller mindre flaut i blod.

Eg hørde ingen som miste matlysta av den grunn, det var berre slik det var.

Dessutan var det stor forskjell på det personlege utstyret slikt som skotøy og yttertøy som var mykje lettare og meir praktisk. Det gode gamle ull undertøyet kunne likevel ikkje erstattast med noko som var betre, det berga sikkert mang ein mann i eldre tid når dei vart gåande lenge våte i kulda.

Det vart og heilt andre arbeidsforhold på turen under fangstinga etter at skutene fekk fryse/kjølerom slik at ein slapp å spekke skinna før ein kom heim. No kunne ein berre platte

skinna i fryserommet etter kvart og la dei ligge til ein kom heim i motsetnad til tidlegare då ein måtte spekke av skinna for hand og salte dei ombord på turen.

Det var eit skikkeleg grisearbeid som i tillegg ofte drog med seg spekk-fingrar og andre betente sår. Stort betre var det ikkje når ein kom heim og skulle hale spekket oppatt av spekk-tankane med kroktroder.

Verste arbeidsturen i so måte var i 1939 med «Arktos» då vi spekka og salta 9500 skinn i tillegg til at vi skufla opp ca. 500 tonn kol frå tankar og rom. I 1940 spekka vi over 13000 skinn men då hadde skuta fått motor so vi slapp å skufla kol.

Skikkeleg hundre prosent skiten vert ein berre når ein driv på og arbeider med spekk og kol, klevask var ikkje mogeleg so vi var reint utruleg skitne.



«Arktos» på Newfoundland 1939.

Gammelfangsten var i grunnen det som var mest spennande og utfordrande. Fyrst skulle ein finne selen, det var ikkje alltid so lett, ein kunne stundom leite i dagevis.

Når ein so fann fangst so var det eit spørsmål om isen var brukbar, var den for tett og svær kunne det ta lang tid å kome seg i posisjon, var den for slakk kunne det vere vanskeleg eller kanskje heilt umogeleg å ta seg fram på isen og dessutan var selen oftast uroleg og sky når isen var slakk, når den såg ein flokk folk kome framover og vifte med armar og bein når dei hoppa frå flak til flak i slakka so gjekk den gjerne i vatnet før skyttarane kom på skothold slik at avstanden fram til selen heldt seg like stor heile tida.



Skyttar på isen. Arne Røbekk, Newfoundland 1968. Foto frå Ole Christen Røren.

For ein skyttar med gevær og ammunisjonsveske med eit par hundre patroner var det ingen leik å ta seg fram i slakkisen.

Eg hugsar ein slik dag då ingen ting ville klaffe. Vi fann ei fin samling med sel tidleg på dagen, veret var fint og alt såg bra ut. Vi gjekk oss i le av selen og sette folka på isen med skyttarane og sprettarane i spissen.

Då dei nærma seg selen og skulle ta til å skyte slakka isen opp so det vart umogeleg å kome seg fram. Dei vart til slutt ståande på kvar sitt flak utan å kome lenger. Eg måtte berre gå fram med skuta og plukke dei opp.

Vi prøvde so frå ein litt annan kant der isen såg litt betre ut. Skyttarane kom seg fram og fekk skyte nokre dyr men isen var so slakk at det var vanskeleg for folka å kome etter og få.

No vart eg merksam på ein mann som oppførte seg so rart fram på isen, eg kom til at han måtte ha skada seg på eit eller anna vis so sjølv om han var nær framunder selen so fann eg å måtte hente han med skuta. Selen rausa ned langt framover men eg fekk då mannen ombord.



«Polarhav» på Newfoundland. Foto frå Sigmund Bøe.

Eg gjekk ned frå tønna for å sjå kva som var gale og då var mannen komen i lugaren og hadde fått av seg støvelen og sokkane.

Det synt seg at stortåa var ute av led og stod rett til vers, blå var den og. Det var elles den største stortå eg har sett. Det gjorde ikkje so fælt vondt, men mannen var alvorleg skremt. Eg la handa til rettes rundt tåa og strauk fint og spurte om det gjorde vondt, so greip eg brått hardt til og rykte i og med eit smell gjekk tåa på plass.

Mannen var heilt forbina då han såg at tåa var på plass att. Eg formante han at han måtte vere litt forsiktig men han var snart i fullt arbeid att.

Eg gjekk opp i tønna att for å fortsette fangsten men no hadde vinden snudd so den stod rett frå skuta mot selen og dei gjekk i vatnet fort vekk. Eg plukka opp folka att og gjekk rundt sel samlinga so vi kom i le og so prøvde vi på ny. Isen var heller slakk og selen sky so det vart ikkje mykje stell på det. Eg låg nokso nær framunder med skuta då fløyta brått skar i med

full styrke og hadde ikkje selen fått farten opp før so fekk den det no.

Kva som skjedde med fløyta vart vi like vis om, der var ingen på brua og då ein mann sprang opp var det uråd å få stoppa fløytinga før lufta vart stengt av i maskina.

Det var ein av disse dagane då alt går gale som kan gå gale og ein måtte berre le til alt saman. Tross alt hadde då folka kome skadeslause frå dagen bortsett frå den digre stortåa som elles ikkje vart til meir bry.

Jau, eventyr og dramatikk var der ofte. Verst var det når det var lite is og ein opererte nær land. Då var det slett ikkje uvanleg at ein kunne verte liggande fast og seile av garde med isen mellom holmar og grunnar og grunnisar. Det kunne sjå reint nifs ut men ein vart etter kvart vant til at det gjekk godt so ein tok gjerne sjansen på nytt neste gong.

Eg hugsar ein gong vi låg på jag etter gammelsel. Det var lite is, berre ei tettpakka stripe langs Labradorlandet. Heile flåten jaga nordover langs iskanten i von om å finne betre istilhøve lenger nord.

Då vi kom opp for Hamilton Inlet fann eg at eg ville sjå inn på bayen der, tenkte der ville vere smulare i alle fall.

Då vi kom inn mot Herring Island såg vi at der var tettpakka is, men sør for øya låg der ei tett fin reim med sel. Folka gjekk på isen og vi bauga innetter for å kome nærmare selen.



Tett is. «Polarhav» i bakgrunnen. Foto frå Sigmund Bøe.

Isen var so tett at selen knapt kom seg ned so det vart eit storslag, fekk vel ca. 1500 dyr utetter ettermiddagen. I den tette isen gjekk det trekt å jolle ombord skinna og isen dreiv fort sørover. Litt lenger sør var der ein knapp grunne eller skvalpeskjer som eg no ikkje hugsar namnet på men som vi var godt kjent med frå før.

Der var djupt vatn rundt den på alle sider og den låg so langt frå land at det var vanskeleg å få ein heilt nøyaktig posisjon på radaren.

Eg såg at vi ville drive rett mot den men med den dønningen som var so visste eg den ville bryte kraftig so eg rekna med å kunne sjå den.

Vi jolla for livet til det vart for mørkt. Då berre stoppa vi og let oss drive ilag med skinndungane slik at vi kunne fylje med kva retning dei tok.

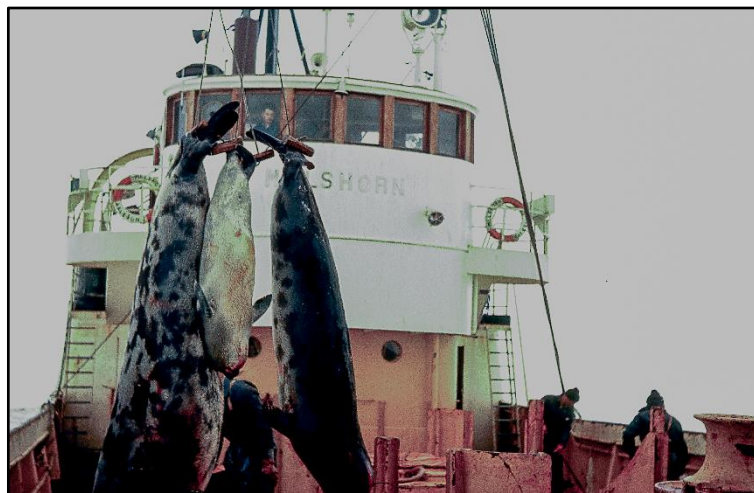
Eg gjekk ikkje ned frå tønna men heldt skarp utkik etter denne grunnen som eg no rekna med skulle vere ganske nær. Etter ei stund fekk eg sjå brotet av den like innfor iskanten.

Eg gjekk då utfor kanten, gjekk litt sør om grunnen og so inn att i isen for å fylje med skinndungane. Då dagen kom var vi komne so

nær under Gready Island at vi var innanfor grensa.

Vi gjekk då utfor kanten att og fylgde med dungane i kikerten til dei hadde drive forbi øya og kom utfor grensa att. Då gjekk vi inn og jolla dei ombord.

Heldig at vi venta sopass lenge for like før vi starta jollinga kom eit fly og gjorde eit par rundar over oss for å kontrollere posisjonen går eg ut frå.



Klappmyssfamilie i jollen på «Melshorn». Foto frå Peder Sørheim.

Vi gjekk opp att mot Herring Island og fann der ei ny reim med sel so vi gjorde same runden på ny men denne gongen var det nokre andre grunnar som gjorde livet spennande for oss og no var det snøtjukke i tillegg.

Då vi neste gong gjekk oss opp på att ynskte eg nesten at vi ikkje måtte finne meir sel og det gjorde vi ikkje heller. Eg hadde fått nok spenning på ein gong, men vi hadde då likevel fått ca. 3000 sel som bonus.

Ein gong i 1960-åra var vi ute for noko som vi aldri hadde opplevd før og ikkje seinare heller. Vi var nok utfor Labradorkysten nokon stad og isen hadde drive til havs slik at vi var vel omlag 150 mil av land. Der forgjekk ikkje særleg fangsting, berre litt plukk av og til.

Det var «Veslekari» som fyrst rapporterte ein kveld at dei hadde hatt folka på isen men dei kom ombord att fordi dei vart angripne av ein flokk rasande Schæferhundar.



«Veslekari» og «Veslemari». Foto Nupen.

Dei var so aggressive at dei fann det rettast berre å kome seg ombord att. Vi tok det fyrst som ein vits nærmast men forstod etter kvart at det var alvor. Seinare var det fleire som vart ute for det same og vi kom og bort i ein flokk på ca. 20 galne dyr. Det gjekk litt før det gjekk opp for oss at det var ulveflokkar vi var ute for.

Dei hadde nok vore ute på is som hadde losna og drive til havs. No var dei iallfall dømde til undergang.

- Til dei som seier at ulv ikkje er farlege for folk vil eg berre seie at dei skulle sett disse dyra her so hadde dei nok forandra meining. Det var erfarne fangstfolk væpna med hakapik som vart angripne og som fann det rettast berre å kome seg i sikkerheit ombord.

Noko av det mest eventyrlege på Newfoundlandshavet var når ein trefte dei verkeleg store samlingane av gammelsel i hårfellingstida.

Isen var svart av sel so langt ein kunne sjå i alle retningar og der låg skuter rundt i synsvidda som heller ikkje såg ende på selsamlinga. Det var heilt utruleg at der kunne finnast slike mengder

av sel og når vi so frå mange hald fekk høyre at selen var i fare for å verte utrydda so var det svært vanskeleg for oss å forstå.

Visst var vi einige i at det vart fangsta for mykje enkelte år men at der skulle vere særleg fare for bestanden kunne vi ikkje vere einige i. Vi meinte elles at når belastninga vart for stor ville selen lære å passe seg slik at det ville vere vanskeleg å drive lønsam fangst lenger, og at dette ville inntreffe lenge før faregrensa var nådd.

So gjekk det då heller ikkje lenge etter at selfangsten vart stoppa på Newfoundlandshavet før det reiste seg eit ramaskrik fordi selbestanden vart so stor at den øydela alt som heitte kystfiskeri.

Løysinga ligg vel i å finne ein fornuftig balanse om det er mogeleg, og ikkje la fanatiske naturforkjemparar få øydeleggje på eitt område når dei vil verne eit anna.

Minder fra mine barndomsår

Av Knut Simeon Britanussen Brandal,
fødd 1895

I min barndomstid foregikk det mye torskefiske på Mørkekysten om vinteren. Og da fikk vi lære mangt. Det var mellom anna å greie vaser, det vil si torskeliner som var sammenrusket. Det var virkelig en kunst at greie opp den floken.

På den tid fikk jeg også min første sjømanskap med spleising og knyting. Ellers var det at stikke på krok og rigge liner, men det måtte skikkelig gjøres. Når fisket var slutt så var det at splitte opp linene, å jo, det var alltid nok å gjøre.

Det var ofte livlig når seilskutene kom i land fra torskebankene med opptil ett par tusen torsk om bord. Når her da var også 14 skuter, så var her en god del folk også.

Det kravlet folk i fjøresteinene alle steder. Det var at lempe torsken i en dorry og ro til lands og kaste fisken i fjæren, og så var det nogen av mannskapet som bar den opp eller frem i naustet, hvor tilvirkerne stod og tok i mot fisken. Det var som regel kvindenes arbeid å vaske torsken, så var det to mann som sløyet og en som flekket og så var det salteren.

Det var at stå så lenge man var ferdig, og det kunne ofte være en hård jobb.

Jeg husker torskeladene, de kunne ofte fylle hele gulvet i naustet. Det mest spendende det var når skutene kom ind fra sjøen og da var det som regel at de måtte komme kryssendes. Og da var det at vi på avstand lærte hvorledes si skulle ordne oss når det blev våres tur at komme om bord i en skute og bjerge seil med mere.

Ofte var det kappseilas og da var det moro at se hvor skutene la sig over så de lå med rekken i vand, kanskje helt ind til storluken.

Jeg husker «Rapp» og «Rolf», begge med stengerigg, når de kom for fulle seil. Vi kjente hver skute på lang avstand. Bare vi så seilene og om den var grønn, eller svart, så hadde vi nok. Ofte hendte det at de seilte masten av. Det kunde være mangt mere jeg husker fra torskefisket, men jeg skal komme tilbake til det senere hen.



«Rolf» seinare «Polen».

Seilskøyten som ishavsskuter

Jeg husker ikke da de begynte på ishavet i Brandal. Jeg var bare 3 år da «Minna» og «Nils Liaaen» begynte at reise. Jeg husker at de hadde dratt frem «Minna» ned for huset til Peter S. Brandal hvor de stod og smidde baug klaver og spikret de faste i baugen.

Den tiden var det alltid mannskapet som ordnet med skuten, de brukte ikke verkstedene til det. Når skuten var rigget for isen så hadde den tønna i mastetoppen og en fangstbåt på hver side samt en lettboat som blev kalt hekksbåten.

Likedan så var skuta nymalt og da såg den veldig vakker ut. Det var virkelig et kjærnt syn for et guttehjerte og prikken over i'en blev når de heiste det norske flagget på nokken på mesanen.

Man kunne glemme helt hvor man stod og man glemte alt omkring sig.

På denne måten kunde flere skuter forlate Brandal på reise til ishavet. Men største spenningen var når skutene kom igjen fra ishavet. Da var det meget spending i luften. Når det var litt stell på det så heiste de flagget når dei kom ind mot Kvitneset.

Og det må bemerkes at Kvitnes-Marja, eller Larine, var den første observatør og var den første som heiste flagget til velkomst. Det var den første velkomst.

Var det liten vind når de kom ind fra havet så seg de litt om litt ind til Smottene og da smalt det første skudd, deretter det andre og så det tredje skuddet.

Sælfangerne hadde som regel bottelnosekanoner som de skjøt salutt med. For oss guttepjokker så var det om at gjøre at få tak i en båt og så komme sig om bord for å se om der var levende isbjørn. Og som regel blev man ikke skuffet.

For en – to eller tre isbjørnunger det hadde de fleste skuter på den tid. Navnene til bamsene stod oftes på kassene med utskorne bokstaver. Kom vi for nær så blev det nogen veldige brøl, så det var best å være på passende avstand fra buret.

Men det viste sig at så snart kokken eller en anden som skulle give dem mat, kom hen til buret da var de stille.



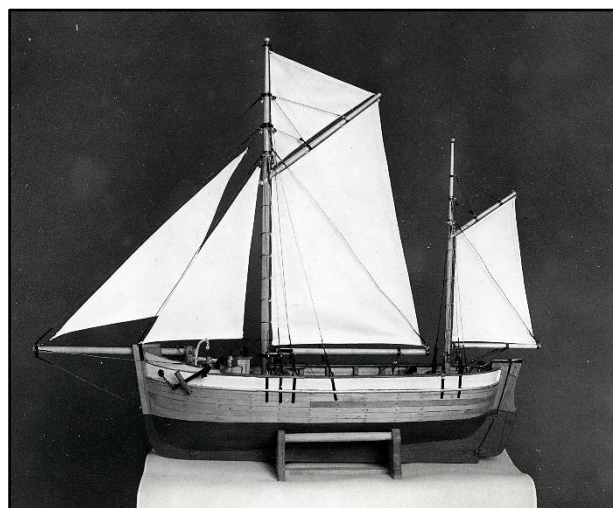
Levende isbjørn på dekk. Her om bord i «Aarvak». Foto frå Ragnvald Bjørlykke.

Det hendte også at skutene kom hjem med selskinn som ikke var avspekket da blev det at rigge opp spekkbenkene og så ta til å spekke og salte skinna. Vi syntes at det var en stygg lukt både av spekket og av skuta.

Vi var også ofte ned i lugaren, der kunne vi få oss ei krus med kaffi og en brødskive eller en kavring og så ikke å forglemme: Toppsukker. Da kunne de slå av sukkertoppen ett stykke med brødkniven, slikt sukker får man aldri mer, som det smakte. Siden seilte skutene inn til Vedde, der de losset fangsten og spekket blev kokt til olje.

I året 1903 reiste «Rapp», som var en slupp, samt «Vonheim» til Seydisfjord på Island for at fiske sild. De reiste herifra i slutten av juni måned og kom heim igjen uti august. Det var den første skuten herifra som reiste til Island. «Rapp» eiedes av Rasmus J. Brandal. Jeg husker at min broder Adolf var med på den første turen, skipper var visst nok Petter Bøe, Hareid.

Siden har dette fisket vært årlig og også vært en god intektskilde for rederne men jeg vil ikke si at det har vært noen svære turer for dem som har reist som fiskere.



Modell av «Fri» seinare «Alheim».

Jeg kan nevne de seilskøyter som drev Islandsfikse og jeg kan nevne dem i rekkefølge slik som de låg fortøyet fra Gråbuda til Rørenbuda: Sluppen «Sverre», den eiedes av Peder Skarbakk, Ole S. Brandal og Karl Monsen. Den brukte å reise på Finnmarksfiskje om sommeren.

Så var det skøyta «Petra», den fikk påbygget hekk. Den eiedes av Petter Runne og Ole J. Brandal. Den også reiste på Finnmarksfiskje.

Slupp «Neptun» reder Peder P. Runne. Så kom «Rapp» som vi har nevnt før. Så skøyta «Avance», reder Severin Liavåg. Sluppen



Brandal 1908. Slik låg skøytene i bøyene sine frå Gråbuda til Rørenbuda. (Rørenbuda lengst vekke i bilde, Gråbuda er akkurat utanfor høgre bildekant).

«Skjold» reder Rasmus R. Brandal, Lars R. Brandal, Ragnvald R. Brandal og Enok Bigset. Skøyta «Hulda» reder Sigvald S. Brandal. Skøyta «Gunhild», Johan Saudebø. Skøyta «Minna» reder Peter S. Brandal. Skøyta «Havfruen» Lauritz S. Brandal. Sluppen «Rolf» Kolbein Kvitnes og H. Koppernæs. Skøyta «Fri» (seinare «Alheim» Andreas Røren og Sten Røren.

På Hareide var også seilskuter som reiste til Island.

I 1905 var det to skuter derfra som forliste på heimveg fra Island, det var «Heimdal» og «Vonheim». Det fortaltes at mannskapet på «Heimdal» hadde kjøpt gaver som de sendte med kamerat skuten «Heim» som seilte litt tidligere hjem.

Før jeg avslutter minderne om seilskutene, så må jeg nevne nogle ved navn som var så uheldige at drive i fjæren, de kunde også drive

av bortover fjorden og det var ofte på liv fortapelse at nå dem igjen.

Jeg mindes «Havfruen», den drev opp i fjæren på Saudebø-møla. «Neptun» drev i fjæra indenfor Reina, nedfor Skarbakken. Sluppen «Emil», reder Peter J. Brandal», den drev av og ind til fludene ved Overå. Den slo hull i skutesiden og sank. «Rapp» hadde sig også en tur derind, samt senere en tur op i elveosen.

Det var ikke storm som var årsak den siste gangen, men det var feilmanøvre grundet storm i hodet. Det var Isak ... som var fører den gang.

Det var en regel man hadde før, at etter endt torskefiske så drog somme frem sine skuter. «Sverre» sto på land inne i otringsstøa, innafor Runnesjøbuda.

«Orion», skøyta til Lars og Rasmus R. Brandal, sto på land ute i Yttreneset. Nedfor Peter S. Brandal stod lenge en skøyte som hette «Møringen». Reder var Severin Haugen Brandal, den blev aldri brukt her.

Det var veldig interessant når skutene skulle settes på sjøen igjen. Verst for oss var det visst det skulle hende på en skuledag.



Sluppen «Skjold» utanfor Brandal. Vi skimtar også ei lita skøyte stå på land i fjøra rett bak hekken til «Skjold». (Nedanfor Peter S. Brandal).

Det var ikke lite arbeide som skulle gjøres når skuten skulde på sjøen igjen. Det første var at gjøre fjæren ren for store stener, helt fra skuten og langt bortover sjøen, det måtte man passe på at gjøre når det var fjære sjø. Så var det at legge ut renner. Det var at skru opp skuta og så legge rennene under den, og rennene måtte være godt smurt og så skruet man skuta nedover renna. Så var det at fortsette med renner så langt bortover sjøen som man kunde. Ofte sto man i sjø til beltestedet.

Så blev det rigget til bokker som gikk fra rekka og ned i sjøen på den ene siden. Så blev det at legge slabeiter over bakkene som skutesiden skulde ta imot og gli på når den gled ut i sjøen. Slabeitene blev også godt smurt. Skuta låg da nogen grader til siden. Fra mastetoppen var det rigget topplente som gikk til begge sider, og det var en mann på hver topplente.

Så var øyeblikket kommet da skuten skulle slippes løs. Det første det var at slakke taljen som var fast i baugen, og var den ikke løs da så var det at sette på en skrue og skru skuta løs. Jeg tror det var dem som skalv på hånden i det øyeblikk da skuta skulde til at gli.

NO! No gjeng ho, ropa dei.

-Pass topplentene! – og så glir skuta nedover, forare og forare så det luktar svidd frå kjølen. Og i sjøen gjeng ho, så berre spruten står ende til vers. De som er om bord holder sig fast så lenge til at akuten har roet seg på sjøen, da griper de tak i tauet som er fast i land og som har rauset ut av kveilen som ligger på baugen. No kjekker de på palstøtta til des skuta har stoppe opp.

Deretter var det at få skuten på plass og slippe ankeret og så få en trosse i land.

Slik lå skutene i Brandal så lenge til de begynte at legge ut bøyer. Under bøylene hadde de et stort anker som var satt bort om bakken på 17 favner og så var det ett lås kjetting under bøya, fra bøya gikk det så en kjetting til land. Slike bøyer hadde alle skutene.

Somme bøyer var av tre, men det viste sig at jernbøyer var de beste. Så snart det var storstorm så blev bøyene av tre sprengt, så det blev snart slutt på dem.

Jeg må også fortelle litt om hvorledes skutene ankret opp. Det krevdes øvelse og beregning og sjømannskunnskap.

Skutene kunne komme seilende nokså nær land så halede de bakk klyver og fokke samt opphalt storskjøt. Så blev en dorry satt på vannet og halt frem om spenn, og så var det til at hale ett lett tau ned i dorryen.

Så rodde dem i land og la fast enden i en ankerlegg eller påle og så var det at ro bortover så langt som tauet rakk på nogen favner nær. I mens hadde skuten gjort en baut bort på igjen for at komme igjen og slippe ankeret.

Men før ankeret falt så var det at bjerge storklyveren og fokken og så tørnet man da med de andre seilene. Kjettingen raslet ut til man nådde dorryen og fik tak i tauet. Så var det at legge tauet på kryppenspillet og hive så lenge skuta var på plass. Da var det at ro i land en tykkere trosse. Så blev storseil og mesan nedfired og tatt i band. Så snart det var gjort så kom folket i land på den ene dorryen.

I årene fra 1901 og utover til 1907 var det meget regn. Om høsten, vinteren og våren var det regn med storm, lyn og torden.

Jeg mindes brandnatten i 1904 23. januar. Det var regn og sydvest kuling. Det var så lyst at de så hvad klokken var om natten, i kammerset i Gjære-stova, kammerset snudde mot nord. Her kom mange «brandlidte» som de blev kaldet. Det var Ole S. Brandal, Severin Almestad, Peter Klombr, Kjil-Anna og Olai Jonassen, Knut-Andrias og kona Anne-Marta.

I 1903, tror jeg det var lynet slo ned i Hareids kirke. De fortalte at lynet hadde snutt en trapp og drevet en bolt med mutter igjennom en stav i veggen, og så hadde den fortsatt igjennom kirken og gått ned bak altertavlen og ut gjennom muren. Likedan hadde lynet klippt av gardinene i prestestua. Jeg husker gott den kvelden. Den var uhyggelig.

Det var regn og blåe lyn, det ene avløste det andre. Jeg mindes at mor dekket til vinduet med store plagg og tepper for at lynet ikke skulle sees



Skøyta «Havfruen» rundt år 1900. Foto frå Olaf S. Brandal.

igjennem. Ovnen blev ikke brukt mer enn høyst nødvendig. Vi barn var virkelig redde. Men far han var ikke redd skyggen sin. Han bare lo eller dro på smilet når det sto værst til. Han var ofte ute for at se og kontrollere været antagelig, for når han kom ind igjen så kunde han smile å si: - Jammen e han jamne og og ute no. Men han helde på å gjenge seg ut på, å då ji han se.

Og det syntes vi var gode ord at høre, for da visste vi at det blev en pust. Men visst han sto ut på, so han far sa, og han kunne sei det, at han e åt å jenge seg attet i syden. Da visset vi at det blev berre dårlig ver.

I 1908 blev det for første gang gjort ett forsøk på at danne en ekspedisjon til Grønland for at overvintre. Ekspedisjonen blev utrustet av H. Koppnæs i Ålesund. Med Severin Liavåg som skipper og leder av ekspedisjonen.

Deltagerne i ekspedisjonen var: Adolf Brandal, Peder Mur Brandal, Johan Andresen Leines, Bård Berge fra Sogn, Johannes Dreyer Larsen, Mathias Lorentsen Borge,

Lederen Severin Liavåg og Johan Lenes druknet under et forsøk på at ta en isbjørn ute på isen. Jeg vil henvise disses skjebne og de andre deltageres arbeide og strabadser til Adolf Brandal sin dagbok som er trykket men er vanskelig at få tak i.

De blev pionerer for ett levebrød for andre. For de som senere begynte at fangste der oppe, de har høstet frukterne av de første arbeide som led ofte sult og savn. De som reiste først de var banebryterne for en ny leve vei. Det viste sig senere hen, når det blev sent nyere ekspedisjoner at det var penger at tjene ved at være her. Men de mend som var først, og var pionerer, de blev glemt, de var ikke noget at regne med.

Eirik Raudes Land blev det kalt og det blev delt og oppmålt med Adolf Hoel i spissen. Og det værste av alt var at norskerne gav fra sig nøkklerne til Øst Grønland, nemlig: Scoresbysund.

Vi har hatt meget dumt folk i Norge. Kontorkrakkfolk, slikt passer ikke på Grønland. Langt mindre at forhandle om det.

Det viste sig i 1932 da Grønlandssaken var fremme i Haag. Da var det bra at komme å spørge de gamle pionerer, og ha støttepunkter i Adolf Brandal sin dagbok at holde sig til.

Jeg må få lov at tilføye at da saken var fremme ved den Folke Rettslige Domstol i Haag, da kom det skrivelse fra Norsk Næringsdrift eller det var Svalbardkontoret, om å få opplysninger hvor mange kilometer i nord, syd, ost og vest omkring 75° nord bredde på Øst Grønland og hvor stort feltet var som de hadde at fangste på, med mange andre opplysninger.

Adolf Brandal var da dårlig i øynene slik at det var jeg som hadde jobben at skrive og avmerke på kartet hvor stort feltet var. Jeg husker at det var mange ark skrevet og sent i en stor konvolutt. S. Vartdal var den gang post-ekspeditør.

Til Haag reiste advokater og lærde menn, navnene står skrevet i historien og det var tusen og atter tusen av kroner de mænd skulde ha for sitt veldige arbeide, de som ikke hadde seet Grønland andet enn på ett stakkars kart.

Men Adolf Brandal og de andre som hadde høstet erfaringene, og som haddde gitt sig en knekk for livet, de blev glemt med de tusener og atter tusener. Men de var gode at gå til før de tok billett til Haag.

Men det verste av alt var at samme kor godt betalt de herrer blev, så reiste Øst Grønland fra de Norske fangstfolks hender.

I 1909 reiste «7de juni» ekspedisjonen til samme sted. Leder for ekspedisjonen var Webjørn Landmark, Johannes H. Brandal var med, samt flere. En av deltakerne døde på Grønland. En annen låg lenge på Ålesund sykehus. Johannes H. Brandal gikk lenge på krykker, skjørbuken gjorde at han blev dårlig i beina. «7de juni» hørte til et Oslo rederi.



«7de juni» i bøya. Foto frå V. Landmark

Jeg husker så lite nu av den ekspedisjonen. Men jeg vet en ting, det blev ingen fortjeneste på dem heller, de høstet sure og dårlige erfaringer. De reiste for tidlig, de skulle ha ventet og først sett resultatet av «Floren» sin fangst.

Jeg må tilføye at Dosent, nu professor Adolf Hoel har vært i Brandal ofte med «Polarbjørn» sine ekspedisjonsturer. Men han har ikke vært så langt at han har hilset på sine pionerer og kollegaer av Øst Grønland. Deriomot Gunnar Isaksen har sendt bud etter Adolf Brandal når han har været på Brandal. Det skulle være en rett elskverdig og hyggelig mann at tale med.

Da «Floren» kom tilbake til Ålesund i 1909, da låg Fridtjof Nansen med sin lystjakt «Veslemøy» i Ålesund. Adolf fortalte at han blev buden om bord til Nansen. Se det var en mand at møte, og det blev ett minde rikere i livet.

Jeg husker godt at da «Veslemøy» var på sydgående, så gikk den nesten opp under Brandal for at se hvordan ett gammelt ishavsfolk

bodde. Derefter forandret den kursen syddover Vartdalsfjorden.

Min første tur ut i arbeidslivet var et år som dreng i Sula, og jeg kom hjem en tid før jul. Julen hjemme blev bedre enn den jeg hadde i Sula.

Så kom torskefisket og med det meget arbeide. Det var liksom det likeste oss gutter viste, det var at få lov til at være med en seilskute ut på torskebankene en ukes tid. Jeg var så heldig, eller uheldig, at få være med «Rapp», tilhørende Rasmus Riis.

Mine brødre Rasmus og Petrus var med. Det første jeg merket da jeg kom om bord var den fæle pumpelukten. Rasmus eller Ris som han blev kaldet i daglig tale, var skipper på skuta. Ole Leit og Knut Hjelle var dragere.

Det gikk fint utover til vi kom ut i Breisundet da blev knærne så svake, så svake, de ville ikke bære mig.

Min kamerat Rikkard, sønn til Ris var også med, men hadde gått og lagt sig for jeg så han ikke igjen. Jeg måtte til køys jeg også, så var det at snu magen, slik at tilslutt så var det bare grønne gallet igjen. Jeg ønsket mig i land igjen.

Sent ut på dagen hørte jeg ankeret falle, og det ble sagt at vi var på Klovgrynnet. På vei utover hadde mannskapet egnet sine liner.

Så snart ankeret var i bunden og det var slakket nok ut på varpet, så var det at sette alle 4 dorryene på vandet og sette ned i alle linetrauene.

Deretter var det at kaste linene. To dorryer på hver side. Rikkard og jeg måtte være med Ris sin dorry. Om morgenen så skulde vi drage, og det var meget spennende at se den ene torsken etter den andre komme opp i båten. Jeg hadde jobb til at andøve, det er at ro frem under lina slik at det blir lettere at drage. Rikkard skulle holde an og kveile lina ned i trauet. Når det blåste så spurte Ris meg: -kor e de me dej farren? Klare du meir.-

Jeg syntes gott om de ord og hang i enda meir. Til Rikkard brukte han en hårdere tone: -No må du henge i å kveile, så – så la de bli noke me dej.

–

Mine brødre var snille og hjelpsomme med mig, især Rasmus hadde et gott lag med den som var sjøsjuk. Jeg var glad da de begynte at hive opp

ankeret. For da visste jeg at nu var det slutt for denne uken. Jeg så fjellene langt inne, så jeg fortso at vi var langt til havs. At folk kunne kjenne sig igjen og finne veien til lands, det synest jeg var stort.

Det bar av sted med fulle underseil mot land, og jeg skal si hun langet ivei. Ris var igrunnen en god skipper at ha på en seiler. Han visste så nøyaktig alt, og når han gav ordre så var det grei beskjed.

Vi kom ind til Risbuda, den blev oppført i 1908, og der blev det at kaste opp fisken. Jeg husker ikke lenger hvor mange jeg hadde, men det var nu mest om å gjøre og ha været på torskebankene en tur.

Det blev litt forunderlig når jeg kom på land for da syntes jeg veien gikk i bølgegang, og ikke nok med det men jeg syntes også veien hallet engang fra den ene siden til den andre. Men verst var det da jeg kom hjem, da sveiet stua så jeg holdt på å bli ør i hodet. Slik var min første lille reise til sjøs.



Ris-buda, den nermaste av dei store budene, så er det Sigvald-buda bak.

På denne tid var det en svær omveltning eller revolusjon iblant seilskutene for nu har de begynt at koste sig stim eller motor i skutene sine. De første som satte ind dampmaskine var «Minna» og «Union». «Isrypen» til Johan Saudebø fikk også dampmaskin. Dei som fikk motor var: «Sverre», «Petra», «Skjold» og «Trafikk». Det var Johan B. Brandal og Bernt Marø som eigde «Trafikk».

Det blev en anden drift nu enn det var før. Skutene kom ind to ganger i uken med fisken.



«Isrypen».

Det var for at den skulde komme i salt tidligere. Likedan så flyttet de til ny plass for hver natt. Det var ikke rare farten de gjorde, ca. 4 mil, men vi syntes at det var en veldig fart.

Dampskibene som hørte til i Ålesund samt «Brodd» og «Skolma» fra Hareid, de brukte enten liner eller garn og de satte ut igjen om kvelden og gikk tillands med fisken. De brukte at komme i 4-5 tiden om kvelden. Og slik ble praksisen for motorbåtflåten i de senere år.

Jeg husker at det blev megen misnøye når stimbåtene kom utpå feltet og satte garna sine. Da kunde det hende at de satte over linene til de andre. Og når stimbåtene drog sine garn så drog de også med sig linene til linefiskerne. Det vart mange kauler mellom fiskerne den gang. Men tiden læger alle sår og så med dette også. Garnene blev mere og mere fremtidsrettet og linene kom mere i bakgrunden. Så nær som Eggafisket, der har det vært brukt liner siden bankfisket begynte og det ser ut til at det blir ingen forandring på det.

I 1909 gikk jeg for presten.

I 1910 er det blitt store forandringer med maskinteknikken, ensjønt den fremdeles er i sin barndom. Det blir nu innsett motorer og dampmaskiner i de fleste fartøyer. Seilskutenes tid er forbi. Det blir nu kombinert seil og motor eller seil og damp. Det eneste som nu er igjen er Råjektene, Galeaser og Skonnertgaleaser. Jeg kan minnes Råjektene når de skulle krysse sig nord eller syd gjennom Sulafjorden. Når de skulde gjøre baut så skulle seilet svinges over og

da kunne de gjøre en veldig fart bakover. Men så snart seilet var skværet, så begynte de at sige forover og de kunde gjøre en anseelig fart. De kom som regel med guanolast til Ole Teigene oftest helt fra Lofoten.

Om våren, i slutten av mars 1910 reiste min broder Rasmus til Ålesund for at ta sig hyre til Finnmarken. Han møtte Nils Hanken som var skipper på m/s «Hankø». Den eiedes av Brødr. Knut og Nils Hanken. Han kom hjem og fortalte at han hadde fått rum til sig selv og også til mig. Jeg skulde være med som kokk.

Det blev nå en jobb for mor at lage i stand klær til mig som skulde reise på sjøen for første gang. Men den slags var hun vandt med.

Det var ikke alle tide så like til at skaffe alt som trengtes, så som votter, lester, strømper, osv. Men det blev alltid en råd. Mor var veldig flink at strikke. Ja, velsignet være du mor, for alt du gjorde for mig. Du gjorde så meget mere for mig enn jeg fikk gjøre for dig. Det er bare det at vi forstår det ikke mens vi har foreldrene i lag med oss.

Hvis jeg skulde skrive om mor og far, så hadde jeg hatt meget at skrive om. Men nu må jeg videre fortelle om det som hendte mig:

Dagen opprant da vi skulde reise, det var enda til på en søndag.

Vi bar tøyet og kisten til Rasmus ned på Risbuda. Der var dampskipskai den tid. Det var dampskibet «Møringen» som gikk nordover om kvelden. Vi fikk tøyet vårt om bord og båten gikk fra land. Men da kom der med ett en rar klump i halsen som jeg ikke hadde merket før. Men jeg gjorde mig barsk og prøvet på å trykke den ned igjen. Jeg måtte da ikke vise slikt jeg som skulde være en stor kar og reise ut i verden. Det var vondt å forlate kameratene mine.

Vi kom til byen og fant m/s «Hankø». Vi fikk om bord klærna våre og tok oss en tur på land, vi gikk helt inn til Gåseidet til Gåseidsmeden og så tilbake igjen. Å, du store tid så trett jeg var! Så var det om bord å så til å feie dørken å ta sig en køye og så gjøre den i stand. Det blev gott at få sove etter dette.

Om morgenen så kom Hanken om bord, jeg synest det var en fæl mand.

Vi skulle proviantere med Østbø og Løvold. Jeg fik nok at gjøre, men heldigvis så hjalp Rasmus mig når det knep som verst. Det blev en tur som jeg sent glemmer. Jeg var ung og alt var nytt for mig.

Vi reiste nordover i april. Min hyre var kr. 5,- for uken og fri kost. Det var koldt at reise nordover, og verst var det når vi skulde over havstykke, da snudde jeg magen ofte.

I Brønnøysund, på sydost siden av leden, tørnet vi for natten, men om morgenen låg skuta på siden langt fram på tørre landet. Anker og kjetting låg også tørt. Stor fiasko for skipperen. Det gikk bra med oss og vi slapp noen reperasjon.

Vi seilte videre nordover, over Vestfjorden var det snekave og stor sjø samt megen sjøverk for mig. Jeg ønsket meg mange mil fra hele skuta. Vi kom omsider til det berømte Tromsø. Skikken er at alle som kommer dit for første gang må «Hanse». Jeg hadde så vist ikke meget at «hanse» for, så jeg slapp. Men til gjengjeld så hanset de andre karene såpass at de spanderte på mig også.

En av karene: Thomsgård, solgte sine liner og kjøpte sig to flasker med konjakk. Det blev til slagsmål mellom skipperen og Thomasgård for linene. Enden blev at Thomasgård blev jaget på land for godt.



Fra losseplassen i Tromsø. Foto frå Eivind Brandal.

En kar som hette Nils Øyen var med som bestmans, han var oppi 60 årene. Han hadde også vært skipper i sin tid, Han var en snild mand med vit i hodet.

Jeg likte mig veldig godt i Tromsø for der var så meget at se og glane på for mig som var ung og ikke hadde været der før. Det var også artig at høre på nordlendingene hvorledes de pratet og på finnene også, som var der i sine mange farvede dragter.

Der var også utstillinger med polarutstyr og mangt annet. Så blev det til at drage fra byen og opp i gjennom sundene til Honningsvåg hvor vi stoppet.

Der var Rasmus i land og besøkte familien Paulsen. Det var første gang jeg så Agnes, hun som siden blev kone til Rasmus.

Det blev så at sette kursen for Nordkyn og videre til Båtsfjord. Jeg må tilføye at vi gikk ut ved Fugleøya og rundt Nordkapp. Jeg såg en del rein som gikk oppe i fjellet. I Honningsvåg låg der mange båter, men i Båtsfjorden var der enda flere.

Og der var det liv å røre. Det var som en tett skog av master over hele havnen. Der var mange rare navn at se på båtene. På havna låg der også båter som handlet på brød og smør og annet.

Lenger inne på havna låg der et stort skib som utmerket sig fremfor de andre nemlig betelskibet «Elieser». Der var jeg ofte om bord senere og leste aviser og skrev brev hjem. Her var også flere sunnmørsskuter, nemlig: «Finpå» av Ålesund. «Beta» av Ulsteinvik samt «Petra» og «Sverre» fra Brandal.

I land var det handelsmenn ved navn Isaksen som var som en konge der. Han hadde fiskehjeller utover all mark. Det aulet og kravlet folk alle steder på havna og på land. Dag og natt, uustanselig. Og så den idelige fiske- og sloluft som var der bestandig.

Inde i botnen sto der en finnegamme, ett hus som var innekledd med torv. Huset indebefattet også fjøs til gjetrene. Vi fikk kokt gjeitemelk en gang vi var der. Jeg syntes ikke at den var så god som kumelk.

I Båtsfjorden blev vi liggende og fiske. Fisket foregikk utenfor Båtsfjordnæringen. Det varte nogen uker og så blev det at flytte til Vardø. Jeg i møte såg med spending den dagen vi skulle komme til Vardø. Det var på en søndag vi kom dit.



Frå Vardø havn, 1927.

To digre svarte moloer var det første jeg såg og indenfor dem låg det flere Russere, store svarte galeaser med to mastre, fint i pussen. De låg der med hvetemel og poteter. Og det byttet dem i fisk, helst brosme og steinbit og skate og anden ufisk. Agterut på desse skutene var det ruff med en liten bjelle som hang på et stativ med en streng i, og når kapteinen vilde noget så dro han i snoren så bjellen ringte og da kom det springende en av mannskapet fra lugaren.

I lugaren kokte de maten sin i en grue som var oppmuret av sten. Det var ikke rare greiene. Som oftes så hadde kapteinen med sig sin frue. Og det var statlige mennesker, når de kledde sig i pussen.

Oppe på moloen gikk det mange russepiker og spaserte. De gikk i andre drakter enn jeg var vandt til at se på en søndag. De hadde svarte kjoler med rosete forklær. De hadde også hvite hodeplagg og de kunde ha andre farger også. Skjørtene var vide og side. De gikk oftes med hendene under forklædet.

Jeg kunde stå lenge og betrakte alt det utenlandske som jeg fikk se her. Russerane gikk oftes med runde skinnhuer av brunt skinn, og med hårene ut.

Ofte var de langskjegget, jeg møtte dem også ute i gaten da bød de frem Bon Bon. Det var sukker for 2 øre, innpakket i Russisk papir med russisk skrift på. Det første jeg møtte i gatene var en saueflokk som gikk å spaserte midt i gaten.

Den andre søndagen vi var der så var jeg og Rasmus en tur på Vardøhus-festning som var bygget av en Dansk Kristian i det 17 de hundred og den tid, jeg har glemt årstallet. Kanonene var gamle med runde kuler som man kunde stappe ind forfra. Der var bare en liten kanon som var ny, den sto på en vogn. Det fineste som var der var flaggstangen med flagget som var heist til topps. Vi pjasket og fisket, skuten blev saltet fuld.

Siden vart det at fiske for at selge direkte der oppe. Når man skulde hente agn, så var det som regel ett

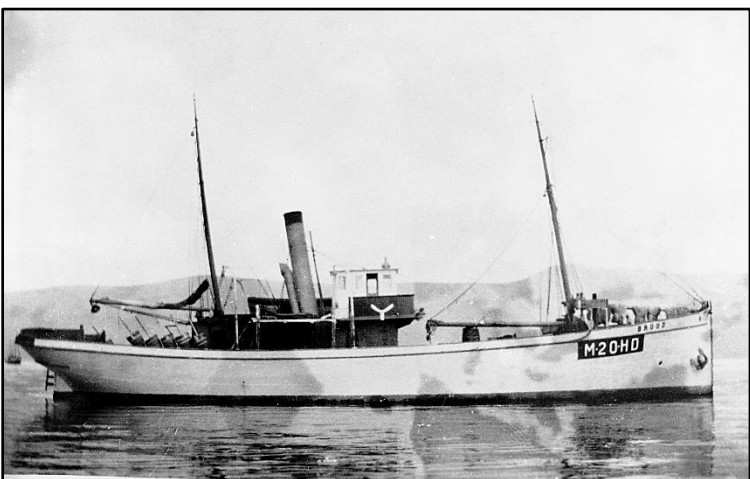
svære strev. Når agnbåten kom så var det om at gjøre å være første mand om bord i båten for at få agnseddel. Og så at få silda ut av rommet. Det kunde ofte gå hardt for sig da. De fortalte at en gang så var det en mand som blev i hjel slått med en åre.

Når man så disse tareskolpene fra Helgeland, som de kaltes, med røde skjorteermer og skinnhue og med høye støvler og kanskje små barter også, og oftes så hadde de kjeften på vidt gap, slik at en kunde stikke en almindelig rugkavring ind. Møtte man en slik en da var det best å holde sig på passende avstand.

Når nordgående hurtigrute var ventende, da låg det stor spending i luften. For da ventet fiskerne post hjemmefra. Ved posthuset var der megen trengsel slike dager og da var det ikke greit at være postmand heller. For nordlendingen er slik av natur at alt må gå så fort, og går det ikke fort nok så kan han rette ryggen mot døren og sprengte den.

Ved Frelsesarmeen, eller andre slike steder, var det som regel fullt både av fulle og edrue folk. Som oftes så var der en slåsterkaule av fulle fiskere. Ofte hendte det at de måtte stenge og avslutte møtet. Det var slikt bråk at man hørte ikke de som talte, fordi de som var fulle overdøvet dem.

Så kom 17. de mai og da skulle man i land for at feste. Og det gikk sannelig livlig for sig. Jeg som var kokk jeg måtte gå i land med en liten klesekk med tomflasker og så få fulle isteden om bord igjen. Det var min jobb. Jeg likte ikke den



«Brodd»

jobben, men hvis jeg ville unngå å få juling så var det bare å henge i. Jeg drakk ikke, og vilde heller ikke ha når de bød mig.

Så lakket det til den tid Rasmus skulde reise til militærtjeneste. Det var en trist aften da jeg var med han om bord i «Vega». Jeg tror at jeg gråt den kvelden. Jeg fikk iallefald gråte senere for mannskapet. Men jeg blev også stålsatt. Jeg husker hvor glad jeg blev da kursen vart satt hjemover. Jeg talte dagene like til vi kom til Ålesund. Jeg fikk da slutte og reiste hjem.

Vi var til byen igjen senere for å få oppgjør med Nils Hanken. Og det blev til det at Rasmus var skyldig tredve kroner, Hanken sa at da kan kokken betali mig sine tredve kroner. Dokke er jo brødre, så du Rasmus kan betale kokken og så er det oppgjort. Jeg måtte bare være tilfreds samme kor utilfreds jeg var med oppgjøret. Rasmus syntes det var en bra måte og ordne oppgjøret på, og på den måten har det stått siden. Jeg har ikke fått dem utbetalt enda. Og nu er det så gammelt at jeg har tapt min rett, og det samme kan det være.

Dette var min første tur på langfart, ut i verden. Jeg erfarte det at å sende sådanne unge gutter på egen hånd, det er ikke rett at gjøre.



Sjølv om Ishavsmuseet ikkje har ordinær opningstid frå slutten av oktober til 15. april er det likevel bra aktivitet gjennom denne perioden. Bedrifter, lag og foreningar besøker også i denne perioden museet for omvising og møter. Det gjere også skuleklasser som får omvising, filmframsyning og kanskje ein polarquiz.

I denne perioden er det også mange arrangement på museet, som f.eks. polarkveldar. Fredag 23. februar var årets første polarkveld med foredrag av Idar Eklund.

Polarkveldane er fortsatt populære og samlar mykje folk frå heile fylket. Populære er også torsdagane med potetball i museumskafeen, og mange nyttar høve til å kike seg rundt i utstillingane. No i inneverande vårsesong vert det potetball kvar torsdag fram til 28. juni. Meir om programmet lenger nede.

Men no gler vi oss til å kome i gang med ordinær opningstider igjen. 15. april vert det sesong-opning, og museet er ope kvar dag til og med 21. oktober. Også til denne sesongen vil du som vitjar museet finne ein del nytt i utstillingane. Eit tidlegare lager og verkstadrom er i år teke i bruk til utstilling og gjev museet om lag 30 kvadrat nytt formidlingsareal.

Kopien av brua til «Jopeter» som i 20 år har stått i første etasje er no flytta opp hit. Andre utstillingar kjem også på plass i rommet før opninga, og det gjere også ein sofakrok med ein TV-skjerm som vil syne filmar frå polarområda kontinuerleg.

Sofakroken måtte vike plass i fjerde etasje for å gje plass til heis for rørslehemma, og har vore sakna av besøkande sidan. Det er den trufaste dugnadsgjengen som har hatt arbeidet med å flytte verkstaden og innreie det nye rommet. Også andre rom og utstillingsbenkar har karane friska opp med eit målingsstrøk eller andre oppfriskingar før ny sesong.



Trufast dugnadsgjeng med lunsjpause. Frå høgre Rolf Garshol, Bjørn Røyset, Andreas Nasset, Ståle Johanssen, Beathe Holstad og Webjørn Landmark.

Som nemnt også andre stadar i dette bladet har museet også fått nytta «Polarstar» til utvida formidling etter heimkomsten i august. Interesse har vore stor og museet har hatt mange grupper om bord til omvising og polarformidling. Vi er takksame for at vi får bruke skuta til slik formidling og såleis nå ut til eit endå større publikum.

Boka om skuta, Polarstar -Ishavets Grand Old Lady, har også selt godt og nærmar seg 700 selde eksemplar dei første seks månadane. Boka kan du tinge i nettbutikken på vår heimeside der du også sjølvsagt finn mange andre polare godbitar.

Gjennom vinteren er det også tid til litt anna museumsarbeid, og mange tusen dokument er gjennom vinteren digitaliserte. Det er også fleire hundre foto. Vi er svært takksame for alle foto, dokument og gjenstandar som framleis kjem inn til samlingane våre.

12. februar var det 20 år sidan dagens museumsbygning, Gråbuda, vart flytta ut av Martin Karlsen AS sitt fabrikkområdet og over på Ishavsmuseet si nye tomt. Dette var sjølvsagt ein stor dag for Ishavsmuseet, som i løpet av desse 20 åra har hatt ei stor utvikling.

Det var mange som stussa på kva heile den store buda skulle brukast til, men det viste seg raskt at det vart knapt om plassen og museet har siste åra bygd ut fleire gongar.

Den dagen for 20 år sidan var målet til dåverande styrar, Henrik Landmark, og opne det nye museet 1. juni, og at dette skulle vere ei markering av 100 års jubileet for sunnmørsk selfangst. Fram til opningsdagen vart det jobba nærast døgnet rundt av dugnadsfolk, ansatte og inleigde for å nå dette målet. Sjølv om ikkje alt var ferdig, så opna museet som tenkt 1. juni.



Flytekrana til Ødegård kjem for å flytte Gråbuda.



Den første og største delen er komen på plass, og fremste og minste på 8 meter heng i krana.

Vi vonar å sjå deg på museet i 2018 anten det er på eit av alle arrangementa eller besøkande i lag med familie eller vener når sesongen tek til 15. april.

Vi har eit godt og variert tilbod til både små og store utetter året. Fleire arrangement vil kome til.

Kvar torsdag frå 8. februar til 28. juni: Potetball buffé med godt tilbehør kl. 14.00-18.00

Fredag 23. februar kl. 19.00

Polarkveld: Idar Eklund med foredraget «Polarsirkel»/«Asbjørn» frå vogge til grav. Bl.a. om forliset der mennesket vart berga av «Flømann» frå Hareid

Servering to retters middag: Forrett med røykt selkjøt, hovudrett klippfisk med tilbehør etter foredraget.

Fredag 16. mars kl. 19.00

Polarkveld: Polfarar Børge Ousland held foredrag. Han har ei rekke ekspedisjonar, i områder som Grønland, Nordpolen, Frans Josef land, Antarktis, Arktis, Den patagonske innlandsis og nordpassasjene. National Geographic har tidlegare tittelert han som årets foredragshaldar.

Servering to retters middag: hovudrett med steik av moskus og tilbehør, dessert heimelaga karamellpudding og kaffi etter foredraget.

Søndag 15. april kl. 13.00

Sesongopning med søndagsmiddag, kaffi og dessert. Film i foredragssalen.

Fredag 20. april kl. 19.00

Polarkveld: Marit Karlsen Brandal «Eit år på Gråhuken». Foredrag om Marit og Steinulf si overvintring i Gråhuken på Svalbard. Boksignering og sal.

Servering av boknasild og mjølkesuppe etter foredraget

Tysdag 1. mai kl. 13.00

Søndagsmiddag og film i foredragssalen.

Torsdag 17. mai kl. 13.00

Familiebuffet med varme og kalde rettar, dessert og kake.

Laurdag 9. juni. Lunsj i kafeen kl. 12-16.

Omvising i museet kl. 14.00, film i foredragssalen.

Sankthansaftan laurdag 23. juni kl. 14.00-18.00
Rjomegraut i kafeen.

Søndag 1. juli

Gudsteneste frå dekk på «Aarvak» kl. 12.00
Søndagsmiddag med sosakjøtt og riskrem i kafeen.

31. august til 2. september: Brandalsdagane

Søndag 2. september Familiesøndag med aktivitetar og søndagsmiddag kl. 13-17.

Fredag 14. september kl. 19.00

Polarkveld: Polarguide og Svalbardmann Hallvard Holm med foredrag om Roald Amundsen. Det er i år 90 år sidan han kom vekk. Servering av Bacalao-buffé, kvit og raud, i kafeen etter foredraget.

Fredag 12. oktober kl. 19.00

Polarkveld: Polarforfattar Alexander Wisting held foredrag om Otto Sverdrup
Servering i kafeen etter foredraget

Søndag 21. oktober frå kl. 13.00

Søndagsmiddag og film i foredragssalen.

Fredag 2. November kl. 19.00

Polarkveld. Burny Iversen med foredrag om levande fangst av isbjørn.

Kvar vart dei av? Kven kjøpte, kva vart dei brukte til?

Servering etter foredraget

Fredag 9. november kl. 19.00

Lutefisk-kveld. Ishavsmuseets Venner byr inn til etargilde med Lutefisk og alt godt av tilbehør.

Laurdag 17. og søndag 18. november

Julemesse. Den populære og årvisse kunst og handverksmessar er opa laurdag kl. 11-17 og søndag 12-17. Middag, kaffi og kaker.

Kvar torsdag frå 30. august til 6. desember:
Potetball buffé med godt tilbehør kl. 14.00-18.00

Vel møtt til mange spanande arrangement gjennom året. Fleire vil kome til etter kvart, og du kan halde deg oppdatert ved å følgje med på vår heimeside eller følgje oss på Facebook.



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

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for bedre 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, Folkestad, 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, tjukk 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, tjukk 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 40x70

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,-

