



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1– 2019 21. årgang kr. 80,-

Leiar:

Dramaet i Nord Atlanteren.

Åtte små skuter legg ut på oversegling til fangstfeltet ved Newfoundland. Det er februar 1939, skutene er; «Isfjell» frå Tromsø, «Nyken» og «Saltdalingen» frå Gratangen. Frå Brandal går «Polarbjørn», «Polaris» og «Arktos». «Quest» og «Selis» gjekk ut frå Skånland. Lite viste dei om kva som skulle møte dei.

Det bles opp til sterk storm – orkan, og båresjøen var større enn skipperane hadde sett det nokon gong før.

Det er i år 80 år sidan dramaet i Nord-Atlanteren.

Tre skuter kjempar meir enn dei andre, dei må gi tapt for dei store naturkreftene. Tre skuter forliser, ei av dei med 18 mann. «Polarbjørn», «Polaris» og «Drotningholm» gjer den heltebragd å sette ut fangstbåtar i det opprørte havet med bølger på over 20 meter, og ror til unnsetning. 38 mann vert berga frå det opprørte havet. Det er historia om ei av dei store sjømannsbragder.

Operasjonen med fangstbåtar høyrer til det utrulege. Men det var dette dei to skipperane på «Polarbjørn» og «Polaris» hadde blitt einige om å prøve. Fangstbåtane var 18 – 19 fot. Ikkje rare båtane i det store havet.

Folket på «Saltdalingen» hadde fått beskjed om å halde seg klare. Dei såg no «Polarbjørn» kome. –«Dei er gale» vart det kommentert frå brua på vraket. Etter normal vurdering var det ikkje mogleg å ro ein båt i dette veret. Men der var folk på ei søkkjande skute der ute....

Den første båten frå «Polarbjørn» vart knust mot skutesida i det den skulle settast ut. Dei tre i båten hoppa om bord igjen og gjore klar neste båt. Den andre båten gjekk det bra med. Også «Polaris» sin båt kom heil på sjøen.

Dei kom seg fram til vraket, runda hekken og kom seg over på le side. Akterenden gapte sundslått, davitar låg flate og tomme, båtdekk og styrhus likna ei ned trøydd trekasse. Dei tok 3 –

4 mann i båten og etter tre turar kvar var alle 18 mann frå «Saltdalingen» redda.

Lorentz Jønsson var 18 år og fangstmann på «Arktos». I denne utgåva av Isflaket kan du lese om korleis han opplevde det store dramaet som truleg er det største redningsdrama der selfangstskuter har vore involverte.

Ein annan redningsaksjon frå ei ishavsskute kan du også lese meir om i denne utgåva, John Giæver fortel om korleis det gjekk til då «Polarbjørn» (II) forliste i 1957.

Sigmund Bøe fortel om turen med «Vesterhavet» i 1938, og Knut B. Brandal tek oss med til Kvitsjøen med «Polarhavet» i 1921. I denne utgåva får du også andre og siste del av dagboka til «Veslekari» i 1940-1942.

Kjell G. Kjær er ute med ny bok, «Arktisk jaksafari», som du også kan lese meir om. Kjær er også hovudforfattar i ein artikkel som freistar gje ei oversikt over skipperar og ishavsfararar frå Møre før 1909.

Underskrivne har med ein artikkel om annekteringa av Dronning Maud Land for 80 år sidan, og du kan lese at ein snurpedorry frå Jan Mayen er komen til Ishavsmuseet.

Med ønske om ei god påske til alle, og hjarteleg velkomne til ny sesong på Ishavsmuseet.

God lesnad!

Brandal 5. mars 2019
Webjørn Landmark
Redaktør

«Espenesvåg»

Den legendariske ishavsskipperen Oluf Mikalsen sto i tønna på ishavsskuta Espenesvåg av Gratangen, og skuta nærma seg rett på vinden i åpent vann ei gammelhund reim som lå innover isen. Da stoppa maskinen og skuta seig farta av seg og ble liggende å drive.



Mannskapet var klare til fangst, og Oluf kikket akterover og venta utålmodig på at maskinen skulle starte igjen. Da kom maskinassistenten opp på dekk med ei pøs og tømte over bord, og Oluf ropte til han: Er maskinen i orden? «Nei, det e ikkje i orden.» Svarte han og forsvant ned i maskinen igjen. Oluf ble meir og meir utålmodig, og da maskinassistenten på nytt kom opp på dekk og tømte ei pøs over bord, ropte Oluf på nytt: «Er det no i orden?» «Nei,» va svaret, «ikkje er det i orden og ikkje bli det i orden heller». Da skrevde Oluf ut av tønna og brølte mens han klatret ned riggen: «Då kjem eg ned, å drep dokker».

Ikkje hårfast

Ola Jarle Bigseth, ishavsskipper og historieforteljar, fortalde ein gong denne historia.

Det var ein vrakar på Ytste-fabrikken i Brandal som var så streng. Og litt for mykje oppkjøparen sin mann. Ofte klassifiserte han førsteklasses skinn som andreklasser, sekunda. - Ikkje hårfast, sa han då. Og dette la sjølvsagt fangstfolka merke til og likte dårleg sidan dei tapte pengar på det. Men dei hadde sett at denne vrakaren hadde eit svakt punkt, han var glad i ein dram. Og ein dag tok dei og skjenka vrakaren så pass at han knalla åt.

Då var det ein kar som gjekk ombord og ned i maskina etter ei tong og nappa godt med hår i haudet på vrakaren. - Sjå her, sa han og heldt opp tonga med hårbustene, - sjå her, han er ikkje hårfast, han heller.

Innhald

Polarbjørns forlis	side 4
Skipperer frå Møre før 1909	side 10
Med Vesterhavet 1938	side 14
Dronning Maud Land	side 17
Dramaet i Nord Atlanteren	side 25
Til Hvitehavet 1921	side 35
Dorryen frå Jan Mayen	side 41
Fullt hus på Polarkveld	side 44
Arktisk jaktsafari	side 47
Dagbok «Veslekari» 1940	side 48
Nytt frå Ishavsmuseet	side 58

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: Furenak 1976. Foto Ragnar Thorseth

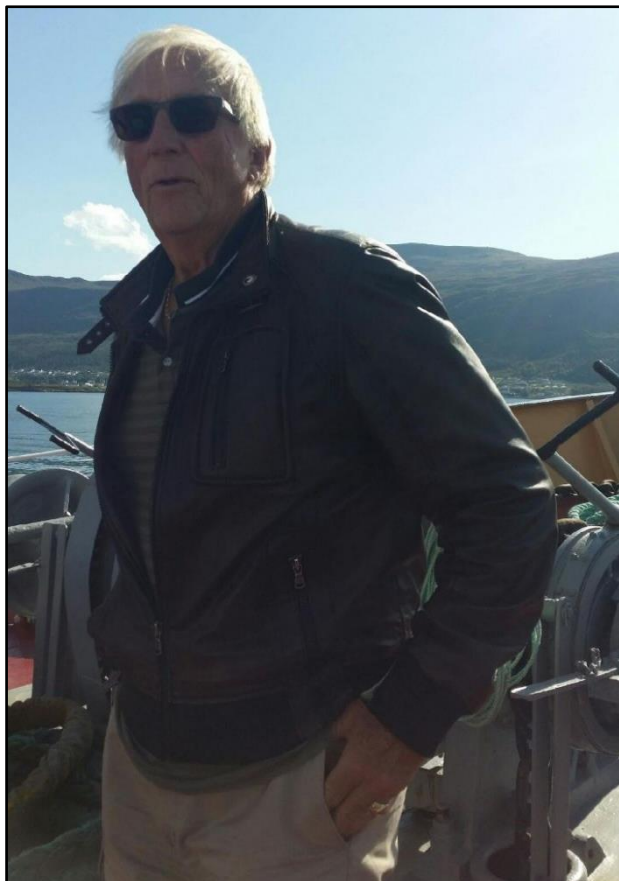
ISSN 1891-9480

NØG- ekspedisjonen 1957 – M/S «Polarbjørn»s forlis

Av John Giæver

Dette skulle bli min tredje og siste ekspedisjonstur til Nord-Øst Grønland. Det var ikke mange Oslo-gutter på ishavet i de dager. Kanskje fordi dette var et liv så annerledes enn bylivet gjør at mine opplevelser i de polare strøk fremdeles sitter på netthinnen.

Selv om jeg ikke lengre var som skårunge å betrakte, var jeg tross alt bare 17 år gammel den gangen. Denne turen skulle få en dramatisk avslutning. Jeg skal forsøke å gjengi hendelsene slik de opplevd av denne unge bygutten.



Artikkelforfatter John Giæver om bord i «Polarstar» 2018.

Etter en vellykket ekspedisjon til de norske fangst – og radiostasjonene, avsluttet vi som sedvanlig med høflig radiokontakt med Myggbukta radio og Daneborg stasjon for å ønske dem en god vinter og melde at vi var i ferd



Kap Herchell 2006. Svein Karlsbakk (tv) John Giæver og Audun Gården. Foto Dag Audun Eliassen.

med å forlate grønlandske farvann med kurs for Norge.

Da fikk vi beskjed fra Daneborg om at den norske stasjonen på Kap Hersckel hadde problemer, fordi vår mann der viste alle tegn på å ha store alkoholproblemer.

Han var førstegangs overvintrende, og hadde ikke vist tegn til dette, verken under jobbinterjuvet eller på overfarten.

De danske politigutta i Sirius-patruljen hadde vært innom stasjonen et par ganger, for hver gang å oppleve en drita full fyr som snaut kunne gjøre rede for seg, og som lot bikkjer og utstyr klare seg selv. Hundene var lenket fast og ville ikke kunne overleve med mindre de ble matet. Danskene matet dem, men hadde liten tro på at tullingen sjøl ville overleve.

Vi ble derfor nødt til å avbryte hjemturen for å gå tilbake til Kap Hersckel for å redde karen, fra seg selv.

Der fant vi en overstadig beruset fremtoning kun iført lange underbukser og med naken overkropp samt 16 hysteriske sledehunder.

Alt utstyret vi hadde losset nede i fjæra lå der fremdeles og fangsthytta var et totalt kaos. Han hadde drukket opp vinterens brennevinskvote (ca to kasser sprit) og en liter medisinsprit.



«Polarbjørn» fast i isen. Foto John Giæver

Han hadde dessuten satt i gang hjem-brenningsapparatet, et obligatorisk inventar på mange hovedstasjoner.

Vi konstaterte raskt at stasjonen måtte avvikles, ryddes og gjøres vinterklar for eventuelle besøkende. Bikkjene og en del av provianten fraktet vi lenge inn i Youngsfjorden til Daneborg.

Etter at alt var satt på land og bikkjene var overlatt i trygghet hos sine nye eiere og var klar til å seile ut igjen, fikk vi isvarsel fra det danske oppservasjonsflyet om at det var stor is i drift sydover.

Vi sa farvel og seilte ut fjorden så fort vi kunne for bare å konstatere at det var for seint. «Polarbjørn» bakset rundt i isen på søk etter ei råk ut mot åpent hav.

Tross sine mange dieselkrefter bak solide skrogsider, ble hun tilslutt kilt fast mellom to store isflorer på mange kvadratmil i omfang og med en tykkelse på flere meter. Sunnmøres kraftigste polarskute satt dønn fast.

Vi drev hjelpeløst nedover kysten. Nødsignalene knitret ut over eteren og ble

fanget opp av Myggbukta radio som med sine kraftige sendere formidlet dem videre til resten av verden.

Norge fikk beskjed og den amerikanske flybasen på Thule, helt nord på Grønland, oppfattet også nødropet. Deretter fulgte en lang ventetid med mange rare meldinger svirrende i luften. Planer om hvordan vi skulle reddes ble lansert, alle tilbakevist av «Polarbjørn» som urealistiske.

Det tok lang tid før Norge oppfattet at vi lå omringet av millioner av tonn med stålis.

Selv ikke den sovjetiske atom isbryteren «Molotov» ville ha klart å komme inn til oss.

Der vi lå var iskanten så høy at den fikk feste høyt oppe på den rette delen av skrogsidene og forhindret dermed skuta å bli skrudd opp av isen.

Hun var bygget på samme prinsippet som ishavsskuta «Fram» med en skrogform som var formet skrått innover for å kunne bli skrudd opp av isen som en kork.

Det ble gjort mange forsøk på å vrikke løs skuta, blant annet ved å pumpe smeltevann fra isen frem og tilbake mellom de ytre bunkertankene.



Isen pressar på og «Polarbjørn» er i ferd med å bli knust. Foto John Giæver.

Da dette ikke fungerte, festet man lastebommen til et isanker langt ut på isen for å brette skuta opp av klemma. Forsøket ble stoppet da masten var i ferd med å brette i dekkfestet.

Like bak oss var det ei råk stor nok til å romme skuta, selv om sprekken skulle klappe sammen. I håp om at knipetaket vi satt i skulle løsne et øyeblikk, ble maskinen satt i revers og gikk på tomgang i døgnvis i håp om at underet skulle skje.

Vi drev sydover mens isen småtygde på skroget. Etter en uke som fastlåst i en skrustikke bestemte naturen seg for å vise sine krefter. Det var midt på natten og de fleste sov da det begynte å knake i skroget. Samtidig lå det en merkelig lyd i luften, nesten som lyden av en skvadron med jagerfly fra krigens dager.

Det som så skjedde ville under andre omstendigheter ha hatt en viss underholdningsverdi. Folk løp omkring i langt vinterundertøy av ymse kvalitet, og hoppe barbeint ut på isen i redsel for å bli med skuta ned.

Det sank til 10 grader minus på natten så det var en forfrossen og hutrende flokk sjøfolk vitne til at «Polarbjørn» ble tygget i stykker.

Presset på de tykke skutensidene ble så voldsomt at dekket bulet opp på midten. Det medførte først at lukekarmene over lasterommet kom



høyere enn rekka for så å vri seg slik at pressenningen som lå over, spjæret som dopapir.

De tunge jernlokkene over bunkertankene ble presset opp sammen med dekket og dro til værs som flygende tallerkener, for så lande på isen mange hunder meter fra skuta.

Hadde de truffet noen ville vedkommende ha bli drept momentant.

De tykke dekkshjelkene knakk som fyrstikker. Spantene brast på begge sider og tommetykke jernstivere ble slitt tvert av som syltetøystriker langs hele skipssiden. Skroget ble klemte inn mot tankene som ble stuket sammen, samtidig som de skar seg inn i garneringen.

Vannet fosset inn og alle pumper gikk for fullt, likevel steg vannet raskt over maskindørken. Dekkspumpene ble bemannet og vi pumpet for harde livet.

Så fulgte en øredøvende stillhet bare avbrutt av den før omtalte «flyduren». Det var en merkelig forsamling som sto på isen.

Den mest korrekte var «ishavspresten» Monrad Norderval som hadde gitt seg tid til å ta på seg en fotsid svart regnfrakk.

Så lød kommandoordene gjennom luften. Alle mann om bord igjen, opp med luka og ut med en robåt som lå i rommet. Skutas livbåter var for tunge, og vi hadde behov for en båt vi kunne ha det mest nødvendige utstyret i og som det var

mulig å slepe med seg over isen til bruk i store åpne råker som måtte krysses.

Tilhørende den yngre og derfor antatt sprekere garde, ble jeg sendt ned i lasterommet for å feste heisestroppene på robåten. Det var en kald jobb fordi kaskader av iskaldt sjøvann ble presset gjennom sprekker i skroget.

Mens vi jobbet for harde livet overhørte vi en dialog som ga humøret vårt et hardt tiltrengt løft. Det var styrmann Pedersen som henvendt til sogneprest Norderval og litt sarkastisk ba ham si noen velvalgte ord i sakens anledning. Han fikk følgende svar:

«Jeg tror Herren vil ha forståelse at vi fortsetter å jobbe nå så får vi heller vurderer om det er noe og takke for etterpåk».

Ikke rart at den 'prestesjela' hadde så god kontakt med ishavets glade borgere. Mye har blitt fortalt om denne helt spesielle Guds tjener som senere ble biskop i Tromsø.

Det utrolige er at det meste er sant, riktig nok lett krydret i vanlig Møre/Tromsø stil. For i følge min far som skrev flere historier om ham i sine bøker, så ble en hverdagshistorie ikke helt god før den ble redigert til en fullt ut troverdig løgn.

Da vi hadde gjort det som kunne gjøres for evakuering og en eventuell strabasjøs fottur inn til land, dukket kokken opp på isen med en stor gryte med varm lappskaus som han hadde laget mens vi andre bedrev evakuering. Han ble spurt om han ikke hadde fått med seg at vi var i ferd med å forlate skuta, noe han bekreftet at han hadde. Men han mente at det fikk være grenser for hvor mye man skulle jobbe på tom mage og at vi fikk vente med å havarere til vi hadde spist. Rolig type den kokken vår.

Inntil dette fant sted virket situasjonen forholdsvis uddramatisk. Det hele fikk et helt annet perspektiv når vi alle ble samlet i ruffen forut og ekspedisjonsleder og offiserer fortalte oss at vi nå dreiv nærmere en kyststrekning som var full av fjordarmer med leveutløp og isbreer som stadig kalvet og sendte 'nyfødte' isklumper på noen millioner tonn ut i farvannet hvor vi satt fast.



Ekspedisjonsleiar John Giæver sen. Foto frå Ada Johannesen.

Disse isfjellene med 90 % av massen under vann ble styrt av strømmen og seilte som isbrytere gjennom havisen og knuste alt i deres vei. «Polarbjørn» sine muligheter til å overleve dette var på nivå med et egg i en steinknuser. Det ble derfor bestemt at hvis ikke hjelpen kom i løpet av dagen etter, så skulle vi begynne å gå mot land.

Så kom beskjeden. Vi skulle alle starte på likt, men slik at de første tørnene med å slepe lett båten med utstyret, skulle tas av de eldste karene. Når de så var utslitt, skulle vi yngre bruke våre krefter til å komme oss til land.

Det ble lenge stille i ruffen helt til en av karene utbrøt, 'ikke faen'.

Dermed var diskusjonen i gang. Den ble fort stoppet da ekspedisjonslederen sa at dette ikke var et forslag, men en ordre. Det var på den måten flere ville ha en mulighet til å overleve. Fordi samme leder var min far tok jeg der og da min første voksne og ufravikelige avgjørelse.

Jeg ville ikke komme hjem til Norge til min mor og heller ikke leve resten av mitt liv med vissheten om at jeg hadde forlatt min far på et isflak for å dø. Det fikk da være grenser til svik. Han forsøkte nok å få meg til å se det fornuftige i planen, men det endte opp med at jeg ble så forbannet og fortvilet at jeg måtte gå en lang tur på isen for at de andre ikke skulle se at jeg strigråt.



Mannskapet må forlate «Polarbjørn». Foto John Giæver.

Gud skje lov ble det ikke nødvendig. Som så mange ganger før var det amerikanerne som trødde til.

De spontanreagerte og sendte ned fra Thulebasen et Globemaster lastefly med et Sikorsky helikopter i lasterommet. De landet på flyplassen i Mestersvig, opprettet så et fueldepot ute på kysten, hvorfra de startet evakueringen av oss.

I den forbindelsen oppstod det en situasjon som i ettertid må betegnes som hell i uhell. Det hadde seg slik at jeg hadde glemt mitt fotoapparat hjemme, slik at min far fikk skipsreder Petter Karlsen til å låne meg sitt.

Det var et av datidens flotteste kameraer. Jeg oppdaget at blant de amerikanske soldatene var en militær korrespondent. Jeg hadde gått tom for film og spurte om jeg kunne få kjøpt en av ham. Han ga meg da den første diapositiv fargefilm jeg hadde sett og hjalp meg med å stille inn superkameraet til Karlsen. Jeg fotograferte hele forliset også fra helikopteret og fikk således dokumentert det hele.

Det hører med til historien at denne nye fargefilmen var ukjent i Norge og måtte sendes til Sverige for fremkalling.

Da Sjøretten ville ha bilder på papir måtte de sendes til USA for kopiering. Filmen er i dag like fin og er kopiert og levert til Ishavmuseet i

Brandal, hvor noen av de er hengt opp på veggen.

Vel inne i Mestersvig ble vi overført til en DC-6 fra US Airforce som bredvillig og gratis fraktes oss til Keflavikbasen på Island. Der ble vi mottatt med den samme servicevennlige behandlingen som vi hadde fått under hele redningsaksjonen. Vi var på basen i to døgn som amerikanernes gjester og ble interjuvet på amerikansk fjernsyn (hvilket vi knapt hadde i Norge).



Helikopteret er kome for å plukke opp mannskapet. Foto John Giæver.

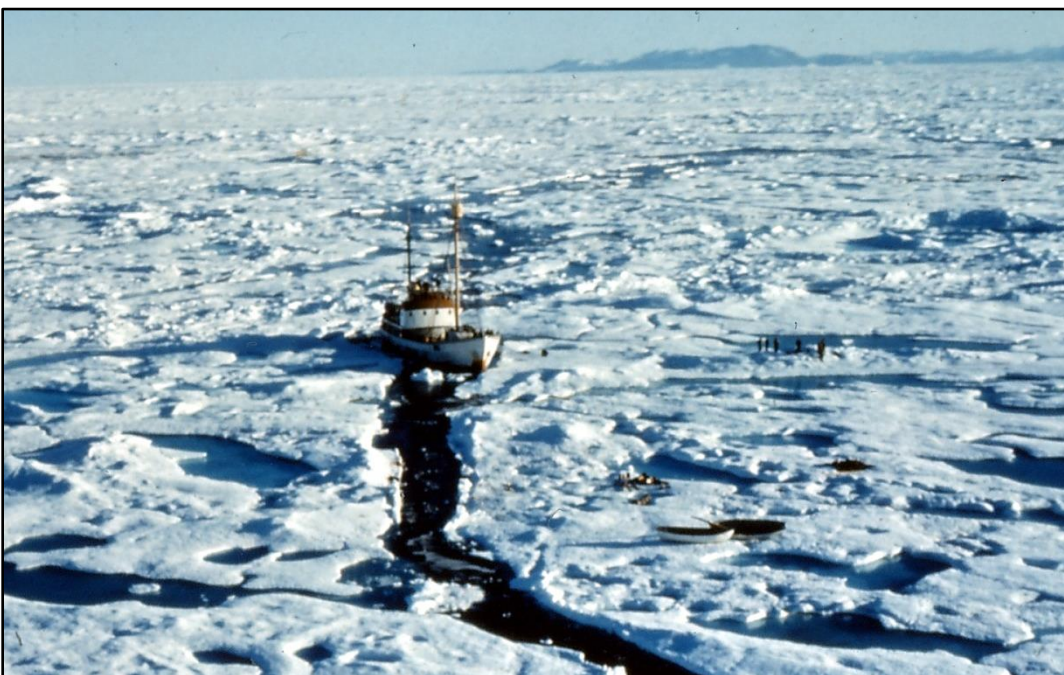
Oppholdet på basen ble et eventyr for en flyinteressert ungdom. Det skulle bli mitt fremtidige yrke og soldatene lot meg få full omvisning.

Vi ble deretter sendt hjem på 1. klasse med luksusfergen M/S «Hekla» til Bergen. Selv om vi hadde fått vasket både oss selv og klærne våre på Island hadde vi ikke andre klær enn de vi sto og gikk i da vi forlot skuta.

Man kan vel si at vi stakk oss ut i forhold til de mer velkledde passasjerene, men vi virket antageligvis bare eksotiske og spennende, for alle ville snakke med og fotograferes sammen med oss.

I stille ettertanke senere i livet kan jeg bare uttrykke takknemmelighet overfor skjebnen som lot meg oppleve alt dette.

Mitt møte med disse utrolige menneskene som hadde sitt liv og virke i de polare strøk og ikke



«Polarbjørn» ligg igjen og mannskapet er på veg mot land i helikopter. Foto John Giæver.

minst bli oppdratt, og formet av dem til den person jeg er i dag.

For en oppkjeftig gategutt fra gamle Vika og østkanten i Oslo var påvirkningen enorm. Oppdragelsen var enkel likefrem og rettferdig, men ville definitivt ikke blitt godkjent av dagens barnepsykologer. Vi tålte vel en trøkk i de dager. Jeg er i et hvert fall bare takknemmelig. Jeg avslutter derfor med en artig episode som hendte meg senere.

Da jeg noen få måneder etter hjemkomsten møtte til militærtjeneste var jeg mentalt sett som en voksen mann å regne i forhold til mine medsoldater som kom rett ut fra barneværelsene.

Til bygutt å være var jeg nok blitt rimelig god til å skyte, noe som førte til følgende episode:

Første gang vi var på skytebanen på rekruttskolen, fikk jeg utlevert et gevær av typen Garrang. Et typisk nærstridsvåpen som i tillegg hadde et diopersikte som endret seg for hvert skudd.

Jeg sa fra til sersjanten vår og ble straks beskyldt for å komme med dumme unnskyldninger for

manglende evne som skytter. Han hadde nok hørt dette før.

Jeg ba da om å få låne hans egen 7,62 presesjons Mauser og ba ham å sende en markør bort til 300 meters blinkene, for å kunne bevise det motsatte. Mauseren ble overrakt meg med et flir som stivnet etter en knestående serie på fem strake blinker på 300 meteren. Han spurte hva i helvete jeg hadde drevet med før jeg kom inn i flyvåpenet og svarte da med falsk beskjedenhet og en litt

”omarbeidet” sannhet noe vås om tre knallharde år som fangstmann på ishavet.

Hadde mannskapet på «Polarbjørn» hørt de historiene som jeg etter hvert produserte, hadde de spydd. Min far derimot, ville i følge sin fortellerdoktrine, ha nikket anerkjennende til sin sønns litterære fremstillingsevne.



Helikopter og passasjerer på trygg grunn. Han på høyre side av bensin fatet er Hermann Andresen fra Ålesund. De to til høyre for han er overvintre som vi hadde med hjem, men jeg husker ikke navn. De bak i uniform er danske sjøoffiserer. De to andre tror jeg er dansker som jobbet i Mestersvig.

Skippere og noen ishavsfarere fra Møre før år 1909

Av Kjell-G. Kjær og Webjørn Landmark

Rundt år 1870 dro de første ishavsfarerne fra Møre til fangst på Svalbard. På Vest-Spitsbergen foregikk et stort torskefiske med folk fra hele landet, fra Stavanger i sør til Vardø i nordøst.

Fra Møre ble det sent nordover lasteskip med salt og som returnerte med saltfisk til Ålesund og Kristiansund. Samtidig med torskefiske foregikk det fangst av hvithval med not. Noen fartøyer kombinerte fangst av hvithval fangst med torskefiske, som f. eks. skonnerten Pepita (Wisløff) av Ålesund.

Selfangsten fra Møre startet i 1897. Da dro skøytegaleasen Nils Liaaen, ført av Severin Brandal og Axel Berg ført av N. Brunvold på selfangst.

Brandal leverte fangsten i Hammerfest, mens Axel Berg fikk så store skader i isen før de var kommet i fangst at de måtte returnere. Kildene til dette er dagboka til ishavsfareren Waldemar Kræmer fra Tromsø. I tillegg nevner Norsk Fiskeritidende at ei ukjent skøyte har levert fangst i Hammerfest.

Året etter i 1898 dro tre skuter fra Møre på selfangst. Skutene Minna (Peter Brandal) og Sleipner (Jonas Fuglevik) leverte fangsten i Tromsø, mens Nils Liaaen leverte fangsten i Hammerfest. Minna og Sleipner hadde med fangstledere fra Tromsø og Balsfjord.

Ishavsfangsten fra Møre vokste raskt. Når vi kommer fram til år 1909 var det tre byer i Norge som ledende innen ishavsfangst.

Det var Ålesund, Tromsø og Hammerfest. Ålesund lå omtrent likt med de to andre byene, ikke på grunn av selfangsten, men på grunn av bottlenosefangsten.

Hammerfest konkurrerte med de to andre byene, ikke på grunna av bottlenosefangsten, men på grunn av selfangsten.

Tromsø lå omtrent likt med de to andre byene, ikke på grunn av selfangst eller bottlenose, men

på grunn av overvintringsfangsten. Kildene for dette er Norsk Fiskeritidende fra 1897 til 1909.

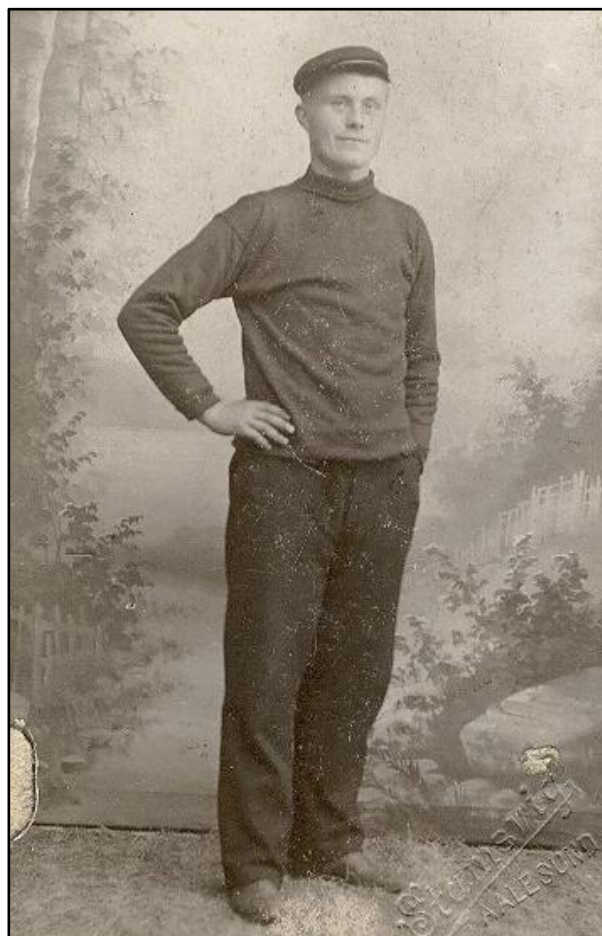
Her er en oversikt over ishavskippere og andre ishavsfarere fra Møre fram til 1909:

Abrahamsen, Ragnvald (møreflåten): Galeasen *Sylphiden* (s) 1909.

Andersen (møreflåten): Galeasen *Anna* (av Haugesund) (s) 1909

Anderson, Alfred Emanuel Zahl (møreflåten): Motorgaleasen *Sleipner* (s) 1906–1907.

Ask, Lars: Galeasen *Martha* (av Ålesund) (s) 1898–1901.



Skipper Alfred Emanuel Zahl Anderson var fødd i Herøy i Nordland i 1878, gifte seg på Brandal i 1903 og utvandra til USA i 1908. Foto frå Sigurd Eliassen.

Berg, J. (møreflåten): Galeasen *Sella* (s) 1905; galeasen *William Martin* (s) 1906–1909.

Brandal, Adolf (møreflåten): Skøyta (s) *Floren* 1909 (o).

Brandal, Johan H. (møreflåten): galeasen *Gunhild* (s) 1902–1905, skøyta *Isrypen* (s) 1906–1909.

Brandal, Johan. (møreflåten): Sluppen *Makrellen* (s) 1909.

Brandal Johan B. (møreflåten): mk *John* (s) 1909, fangstleder Ludvik Hildre

Brandal, Johan S. (møreflåten): Skøyta *Hulda* (s) 1903.

Brandal, Lauritz (møreflåten): Galeasen *Havfruen* (s) 1903–1909.

Brandal, Ole S. (møreflåten) Galeasen *Havfruen* (s) 1900–1902; galeasen *Union* (s) 1903–1906; D/S *Union* (s) 1908–1909.

Brandal, Peder P. Runne (møreflåten): Kutteren *Neptun* (s) 1907–1909.

Brandal, Peder E. P. (fra Brandal, 22 år): Overvintret på Grønland 1908–1909.



Peder E. P. Brandal 1886–1971. Foto Sponland

Brandal, Peter S. (møreflåten): Galeasen *Minna* (s) 1898–1907; D/S *Minna* (s) 1908–1909.

Brandal, Rasmus J. (møreflåten): Sluppen *Rap* (s) 1902, 1905–1909

Brandal, Rasmus R. (møreflåten): Sluppen *Skjold* (s) 1908–1909



«Havfruen» Foto Olaf S. Brandal

Brandal, Severin L. (møreflåten) Galeasen *Nils Liaaen* (s) 1897–1899; skøyta *Hulda* (s) 1906.

Brandal, Sigvald S. (møreflåten): Skøyta *Hulda* (s) 1907; D/S *Helga* (s) 1909.

Brunvold, N. (møreflåten) *Axel Berg* (s) 1897.

Dahl, O. (møreflåten): Galeasen *Sylfiden* (s) 1907–1908, D/S *Hildur* (av Bergen) (s) 1909.

Dombu: Fiskeskøyta *Giske* (av Kristiansund) (s) i Isfjorden 1875.

Eksund, Jørgen (møreflåten): Sluppen *7de Juni* (s) 1907, galeasen *Polen* (s) 1909.

Frandsen, Johan (møreflåten): Galeasen *Sylphiden* (s) 1903–1908.

Fuglevik, Jonas (møreflåten): Galeasen *Sleipner* (s) 1898–1902.

Furland, Hans (møreflåten): kutter *Fred* (s) 1909

Fylkesnes, Samson (fra Møre): Overvintret på Akseløya 1904–1905; overvintret i Hornsund 1907–1908; overvintret på Hopen 1908–1909.

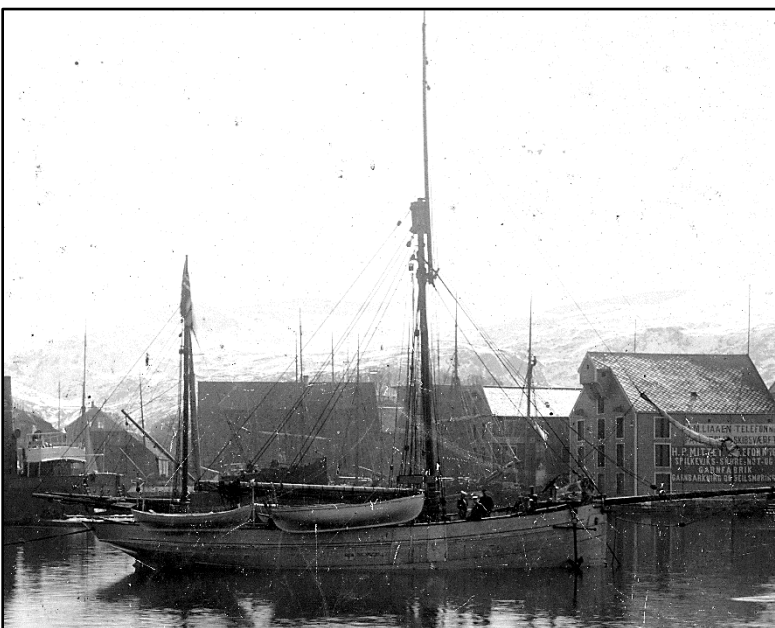
Gausdal, J. (møreflåten): Galeasen *William Martin* (s) 1903–1905.

Godø, Karl. (møreflåten): Galeasen *Martha* (s) 1904–1906; galeasen *Prins Olaf* (s) 1907 (f).

Godø, Lauritz S. (møreflåten): D/S *Hildur* (s) 1908–1909.

Hansen, Odin (møreflåten): Jakta *Thekla* (s) 1871.

Hareide Johan E. (møreflåten): D/S *Helga* (s) 1905.



Galeasen «Norrøna».

Hovde, Enok: Dampskonnerten *Ragnvald Jarl* (matros / hundekjører) 1894 (f).

Iversen, L. (møreflåten): Skonnerten *Delphin* (s) 1909.

Jangaard, Nils (møreflåten): Galeasen *Heim* (s) 1903–1909.

Johansen (møreflåten): Galeasen *Stella* (s) 1903.

Johansen, Alf (møreflåten): Skonnerten *Skirner* (s) 1905–1909.

Johansen, B. (møreflåten): Skonnerten *Pepita* (s) 1873.

Johansen, Knut. (møreflåten): Galeasen *Gunhild* (s) 1906–1907; D/S *Hercules* (s) 1908–1909

Kirkhus, M. (møreflåten): Jakta *Stjernen* (av Kristiansund) (s) 1875–1876.

Knoff (møreflåten): Skonnerten *Urania* (s) 1893.

Knudsen, Anders (fra Romsdal): Tremasteren *Frithjof* (matros) 1907 (r/f). Omkom under forliset.

Knudsen, J. (møreflåten): Galeasen *Fremad* (av Kristiansund) (s) 1882.

Kongsvig, Larsen Rasmus: Dampskipet *Romsdal* (av Ålesund) (s) 1871–1872.

Kvitnes, Kolbjørn (møreflåten): Sluppen *Rolf* (s) 1905–1909,

Landmark, Mikal (møreflåten) Galeasen *Norrøna* (s) 1901 (f).

Landmark, Vebjørn (møreflåten): Sluppen *7de Juni* (s) 1908–1909.

Larsen, A. (møreflåten): Galeasen *Bravo* (s) 1908.

Larsen, Christian (møreflåten): Skonnerten *Urania* (s) 1903; galeasen *Onyx* (s) 1905.

Larsen, Edvard (møreflåten): Galeasen *Onyx* (s) 1903, 1906–1908.

Larsen, Iver (møreflåten): Skonnerten *Alpha* (s) 1903–1909.

Larsen, Leonard (møreflåten): Galeasen *Britannia* (s) 1903; skonnerten *Delphin* (s) 1903, 1906–1909.

Liavaag, Severin (møreflåten): Galeasen *Avance* (s) 1904–1907 (f); skøyta *Floren* (s) 1908–1909 (o).

Lillebø, Anders O. (møreflåten): Dampgaleasen *Union* (s) 1907, Galeasen *Gunhild* (s) 1908–1909.

Lillenes Paul (møreflåten): Galeasen *Søblomsten* (s) 1908–1909.

Lunde, Johannes (møreflåten): Galeasen *Makrellen* (s) 1907, 1909.

Meyer, O. (møreflåten): Galeasen *Leif Erikson* (s) 1903; skonnerten *Urania* (s) 1905.

Micaelsen, Benoni (møreflåten): Galeasen *William Martin* (s) 189X; galeasen *Martha* (s) 1903.

Micaelsen, Cato (møreflåten): Skonnerten *Nevada* (s) 1903

Mikalsen, B. (møreflåten): Skøyta *Thekla* (s) 1882; skonnerten *Nevada* (s) 1905–1909.



Modell av «Nevada», foto Austefjord Museumslag, lokalhistoriewiki.

Mikalsen, L (møreflåten): Galeasen *Leif Erikson* (s) 1908; galeasen *Onyx* (s) 1909.

Mikelsen C. (møreflåten): Galeasen *William Martin* (s) 1898; galeasen *Bravo* (s) 1905, 1907; skonnerten *Skirner* (s) 1909.

Molke, J. (møreflåten): Sluppen *Sleipner* (s) 1908.

Møller, Karl (fra Sunnmøre): overvintring på Halvmåneøya 1898–1999. Møller døde under overvintringen.

Nilsen, H (møreflåten): Skonnerten *Delphin* (s) 1905; galeasen *Sella* (s) 1906–1908.

Nilssen, Oskar (møreflåten): Galeasen *Bravo* (s) 1909.

Nordhus, Ole: Jakta *Elida* (av Kristiansund) (s) 1871–1872.

Nordstrand, Th. (møreflåten): Galeasen *Leif Erikson* (s) 1905; galeasen *Sella* (s) 1909.

Notø, Isak (møreflåten): Sluppen *Sleipner* (s) 1908–1909.

Olsen, Johan (møreflåten): Sluppen *Sleipner* (s) 1903–1905; sluppen *Elf* (s) 1906–1909.

Olsen, Knut (møreflåten): Galeasen *Gunhild* (s) 1907; motorkutter *Hercules* (s) 1908–1909.

Rasmussen, R. (møreflåten): Galeasen *Leif Erikson* (s) 1898; skonnerten *Skirner* (s) 1903.

Remø, Sigvald (møreflåten): Sluppen *Polara* (s) 1907–1909.

Røisoth, Lauritz (møreflåten): D/S *Kveldulf* (hvalfangst) (s) 1908.

Røren, Andreas (Møreflåten): *Fri* (s) 1908–1909

Sandvig, Johan (møreflåten): Galeasen *Søblomsten* (s) 1905–1907, sluppen *Vesterisen* (s) 1909.

Solbjør, Johan: Jakta *Tungersvig* av Kristiansund (fangstmann, 17 år) i Isfjorden 1874, senere skipper i Tromsø.

Trandal, Peder (møreflåten): Sluppen *Idrætt* (s) 1905 (f); sluppen *Vesterisen* (s) 1907–1909.

Trondsen, Arne: Skonnerten *Odin* (av Romsdal) (s) 1868–1871; dampskipet *Romsdal* (s) 1873, 1875.

Trondsen, Trond: Jakta *Electric* (s) 1868; skonnerten *Odin* (av Romsdal) (s) 1872–1873.

Vanvik, S. (møreflåten): Galeasen *Leif Erikson* (s) 1906–1907.

Westad, Ole Andreas: Galeasen *Fiskaren* (av Ålesund) (s) 1870; sluppen *Hvidfisk* (av Tromsø) (s) 1871; skonnerten *Regina* (av Hammerfest) (s) 1872.

Wisløff, Christian Fredrik (møreflåten): Galeasen *Fiskeren* (av Ålesund) (s) 1870; skonnerten *Pepita* (av Ålesund) (s) 1871. Wisløff fortsatte som skipper i Møreflåten.

Plukkefangst:

Et orgel-

Paa 14 stemmer med 2 manualer og pedal faar Hareide kyrkje ved Aalesund til høsten som gåve frå skibsreder Peter Brandal. Orgelet er bestilt hos firmaet Winther L. Frobenius, Kjøbenhavn, og prospektet vil blive udført efter tegning af arkitekt Flor, Aalesund, fortæller «Musikbladet».

(Aftenposten 6te marts 1919)

Hotelsalg.

Ishavsreder Ole Brandal har solgt hotel «Phønix» i Aalesund til hoteleier Markus Loen, tidligere indehaver av Alexandra hotel i Loen og hotel Grand Bellevue, Aandalsnes.

(Avisa Nidaros 11. november 1919)

Vi renoverer ditt bad

KOM OG PLANLEGG BADET, alt til ein fast pris.

RØRKJØP
Det beste valget

179.900,-

I PRISEN ER:
Baderomsinnreing,
sanitærutstyr og
belysning, rørleggar,
elektrikar, flisleggar
og snekkar.

HEILE BADET KOMPLETT!

pers vvs as

Tlf. 70 01 29 90. Brendehaugen 6B, 6065 Ulsteinvik
www.persvvs.no

Vesteristur med d/s "Vesterhavet" 1938

Av Sigmund Bøe

Gjekk frå Brandal mandag 14. mars. - Gjekk ut frå Harøysundet tysdag morgon kl.7. - Kurs N.t.V. - SV kuling fyrste døgret, deretter ostleg kuling som minka til bris.

- Heldt lag med "Polaric" og "Fangstmand". - Fekk is laurdag morgon. Heldt fram og gjekk inn gjennom isen, som var svært oppreven.

Gjekk på nordost sundag og mandag. Såg nokre få klappmyss og blårygg, men tok ikkje eit einaste av dei.

- Tysdag ettermiddag tok det til å blåse opp til storm, og natt til onsdag hadde vi sterk storm eller orkan frå nordost. Vi fann noko livd oppunder ein strimmel. Snøkaven var so tett at vi såg ikkje meir enn 40-50 meter frå skuta, som dreiv på sida med rekka i vatn.

Vinden var so sterk at det var mesta umuleg å få styring på skuta, so det var vanskeleg å gå klar av isane, og den svære dønningen gjorde det livsfarleg å kome nær dei. Sjøroket var tett som frostrøyk.

- Stormen heldt fram onsdag med same styrke, men vi kom oss litt lenger inn og fann betre livd, so vi har hatt det fint sidan.

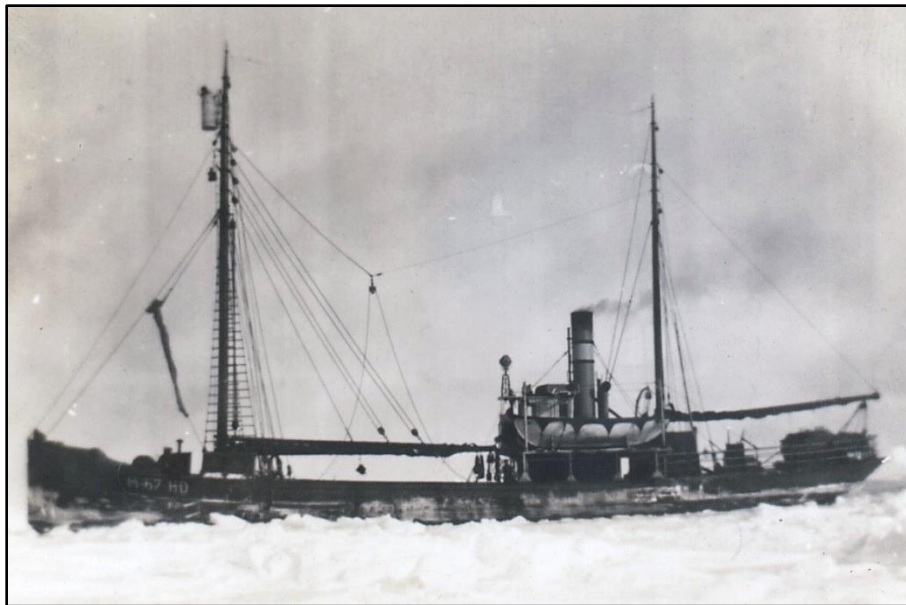
- Hørde onsdag at dei hadde mista forbindelsen med nordlandsskuta "Isfjell", som har mist propellen og ligg inne i isen.

Torsdag 24/3: I dag er vinden litt spakare, men vi ligg framleis stille. Dei har enno ikkje høyrte noko frå "Isfjell", og ein må frykte at ho har forlist.

"Fridtjov Nansen" er på veg og skal sjå etter henne.

26/3: Hørde igår at mannskapet frå "Isfjell" vart berga av "Furenak" og "Hisø" før stormen. Det er no berre "Lillemor" ein ikkje har høyrte frå.

- Vi gjekk igår på ONO heile dagen. Veret var fint med nordleg bris og halvskya.



«Vesterhavet». Foto frå Sigmund Bøe

1/4: Vi kom fram i sel laurdag 26de kl. 5 em. Tok 160 den dagen. Sundag tok vi 560, mandag 520, tysdag 440 og onsdag 212. Vi var frå fyrst av berre tre skuter: vi, "Fangstmand" og hammerfestsruta "Drot".

Onsdag kom heile flåten, men då var det lite att.

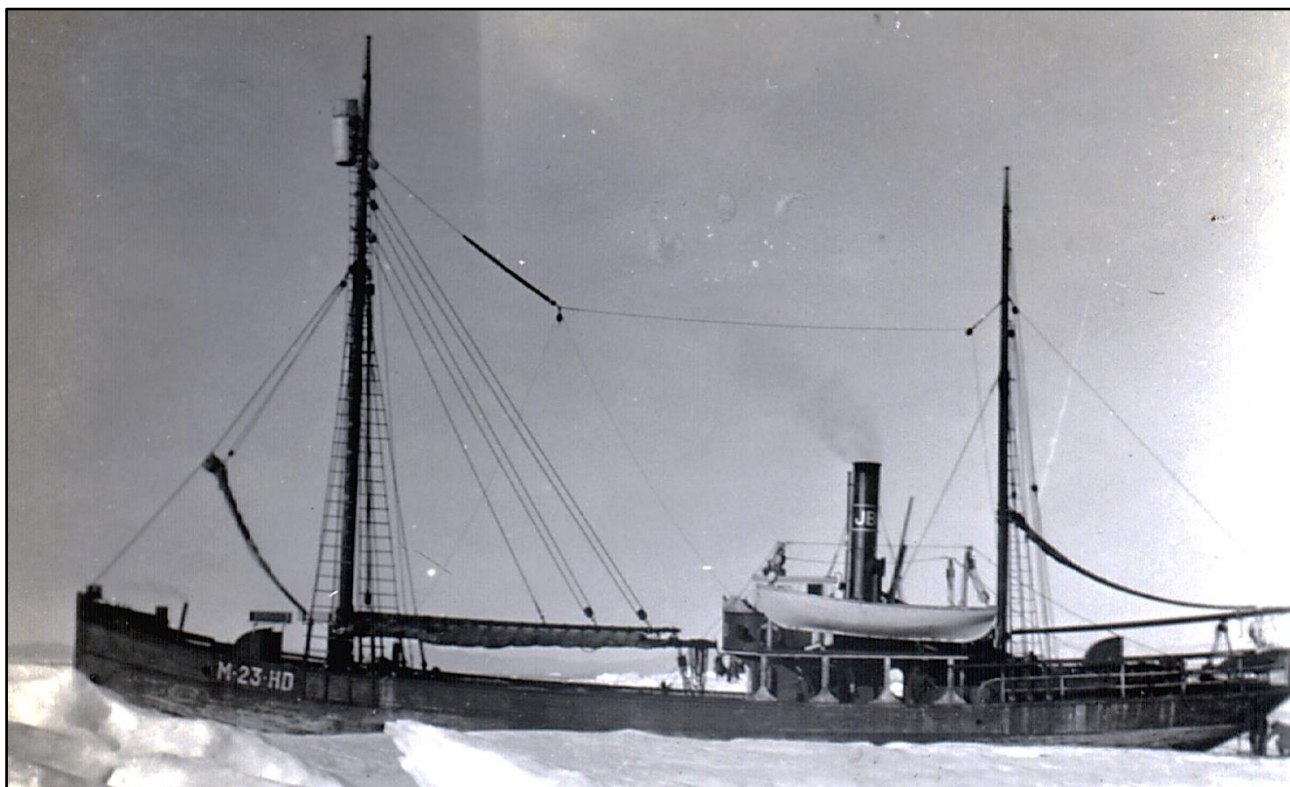
Torsdag plukka vi 70 dyr, men i dag har vi lege stille for det meste og har ikkje fått fangst. Det bles nordost kuling og er svært kaldt. Banka is på ettermiddagsvakta. Vi har god livd og ligg ilag med mange skuter.

- Vi har hatt ei hard vike med fangsting om dagen og flåing om natta i kuling og storm med bitande kulde og snøkave, so no gjer det godt å få kvile seg ut att. Dei fleste skutene har ikkje fått noko særleg fangst enno.

– "Fangstmand" kalla på oss i dag, dei har noko fangst, men frostrøyken er so tett at vi kan ikkje finne dei.

I morgon vert det vel å leite etter dei so snart det lysnar. (Dette var fyrste året "Vesterhavet" hadde radio-sendar.)

8/4: Er no komne mesta ned i Strætet. Det er strak kant og slingring. Vi har kjørt langs kanten i heile dag og igår. Det vart ikkje meir av selen. Vi fann ein strimmel der han hadde gått opp og låg og kasta, men isen sette saman, so vi måtte



«Fangstmand» Foto frå Harald Yksnøy

gå ut derfrå, og då isen slakka att, fann vi ingenting.

Vi har lege mykje stille siste vika. Det har vore kuling og snøkave og umuleg å sjå noko vidt kring seg.

- Onsdag hadde vi eit lite kalas då ein av karane, Olav Nyborg frå Berle, fylte 30 år, og stuerten laga to fine bløtkaker for dagen.

Vi skal halde fram og prøve å plukke gris, men tilhøva er særst dårlege med strak kant og ikkje gris å sjå, so kan hende vert det å gå heim snart. Låg bakk eit døgn for berre seila, då dei måtte sløkkje unda fyren for å valse lekkje kjelrør. Etterpå måtte dei fylle sjøvattn på kjelen.

9/4: Vi har no hatt eit par døgn i ope hav og gått vestover langs kanten. Veret har vore fint for sovidt som det ikkje har vore vind, men regntjukke og ei ulideleg slingring.

I kveld i 7-tida fann vi livd oppunder ein odde og har det no roleg og fint. Vert liggande her i natt og i morgon vert det å halde fram vestover.

12/4: Vi gjekk frå iskanten igår kl.11 fm. Sette kurs for Island og såg land kl.2 em. Gjekk inn på ei bukt på vestsida av Kapp Nord og ankra kl 7.

Rodde i land og henta tre båtlastar med snø frå ein snøbre, som vi brukte til å ise kjøt. Ferdig kl 11 og kl.11,30 gjekk vi frå Kapp Nord.

Fint ver, sydvest bris og smult, då vi har livd av land.

Passerte Grimsøya kl.1 em og hadde Røde Huk tvers kl.7. Passerte Langenes kl 1 natt til onsdag

13/4. Kom der ilag med "Signalhorn", som vi skal halde lag med over havet. Fint ver, vestleg bris og mildt i lufta.

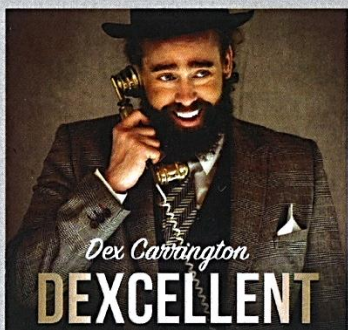
14/4: Har gått på sydost med 7,7 til 8 mils fart, til midnatt 13de hadde vi gått ut 176 n. mil frå Langenes. Veret er framleis fint: Ostleg bris, litt skodde og noko sjø.

15/4: Gått ut 364 n. mil til midnatt. Fint ver: laber vest bris og smul sjø, men skodde og regn.

16/4: Kom til Brandal kl 5 idagmorgon. Venta på tolla til kl 9,30 og gjekk so til Ålesund med kjøtet. Ferdig der kl 6 em. og gjekk so til Brandal.



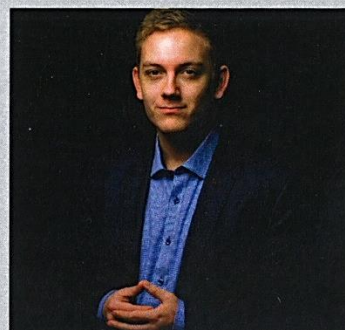
Smak av Ulstein
13.-16. JUNI 2019



STAND-UP
Dex Carrington
Fredag 14. juni



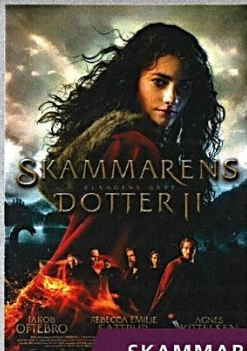
KONSERT
Dance With a Stranger
Laurdag 15. juni



FESTKONSERT **JUSSI BJÖRLING**
Bror Magnus
Søndag 16. juni

FULLT PROGRAM PÅ [FACEBOOK.COM/SMKAVULSTEIN](https://www.facebook.com/smakavulstein)

KINOVÅREN ER HER!



- ▶ AMUNDSEN / 15. februar
- ▶ LEGOFILMEN 2 / 15. februar
- ▶ THE HATE U GIVE / 01. mars
- ▶ CAPTAIN MARVEL / 06. mars
- ▶ UT Å STJÆLE HESTER / 08. mars
- + MANGE FLEIRE

SKAMMARENS DOTTER 2 – SLAGENS GÅVE / 22. mars

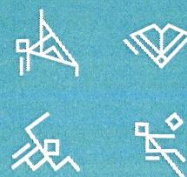
NYE STOLAR OG "NY" KINO

I perioden 11.-21. mars vert kinoen stengd då vi får nye kinostolar – men det er berre å glede seg til «ny kino» frå laurdag 22.mars. I opningshelga viser vi film frå formiddag til kveld, der «Skammarens Dotter 2 – Slangens Gåve» er ein av filmene på programmet! Velkomen på kino!

PROGRAM, OMTALAR OG BILLETTAR:
WWW.SJOBORG.NO



**VELKOMEN TIL
ULSTEINBADET!**



I Ulstein Arena finn du også
Ulstein bibliotek, idrettshall,
klivrehall og kafé

www.ulsteinarena.no
Vikemyra 2 / Tlf.: 70017700

80 år sidan annekteringa av Dronning Maud Land

Av Webjørn Landmark

Den norske antarktishistoria har bakgrunn i den pionerinnsatsen som nordmenn gjorde under den oppdagar- og kvalfangstverksemda som fann stad frå 1890-åra og i tiåra etterpå. Kvalfangsten kom til å spele ei særskild viktig rolle i den norske nasjonaløkonomien – verdiskaping, sysselsetjing og utanrikshandel. Samstundes gjorde uvisse rundt suverenitetstilhøva at eit godt tilhøve til Storbritannia (den leiande antarktisaktøren) var ei prioritert sak i norsk antarktispolitikk.

Omsynet til kvalfangstnæringa var såleis hovudgrunnen til dei norske landnåma i sør i mellomkrigstida, Bouvetøya (1928), Peter I Øy (1931) og Dronning Maud Land (1939), som alle fekk status som norske «biland». Antarktistraktaten (1961) skapte nye rammevilkår for norsk antarktispolitikk. Seinare har politikken hatt hovudvekt på forskingsverksemd og vern av det unike miljøet, i tillegg til aktiv medverknad i det internasjonale samarbeidet under Antarktistraktaten.

(Regjeringen.no Meld. St. 32 (2014–2015))

Fabian Gottlieb von Bellingshausen har fått æra av sjølve oppdaginga av det antarktiske kontinentet, etter at han 27. januar 1820 rapporterte om observasjon av eit islagt område «dekket med små koller» i posisjon 69°21'S 02°14'V, ca. 30 km utanfor kysten av Dronning Maud Land.

Dronning Maud Land er delen av det antarktiske kontinent mellom 20° vestleg til 45° austleg lengde som utgjer Noregs territoriale krav. Kysten av dette området vart så i 1939 annektert av Noreg, etter initiativ frå Adolf Hoel, og området har sidan hatt status som norsk biland. Det norske kravet grensar til det britiske kravet i vest og det australske kravet i aust.

Men at Dronning Maud Land vart norsk må vel nesten kunne seiast var ei tilfeldigheit.



Fabian Gottlieb Thaddeus von Bellingshausen
Foto frå Wikipedia.

I perioden frå 1908 til utbrotet av andre verdskrig gjorde Storbritannia og Frankrike krav på kvar sine sektorar av Antarktis. Storbritannia gjorde krav på ein stor sektor i Vest-Antarktis. Dei britiske koloniane i Oseania - Australia og New Zealand - gjorde det same i dei austlege delane av Antarktis som naturleg ligg nærast til for desse landa.

Dette vekte uro i Noreg. Ved kvalfangst i tilsvarande farvatn måtte norske kvalfangstselskap betale lisensavgifter til dei aktuelle statane. Nokre forsiktige trekk for å hevde norske interesser var annekteringane av dei ugjestmilde øyane Bouvetøya i 1927 og Peter I Øy i 1929 med selfangstskuta «Norvegia»

«Norvegia» var ei av dei mest vidgjetne norske ishavsfartøy etter polarskutene «Gjøa», «Fram» og «Maud» denne tida. Det var denne skuta som var med på å skaffe Noreg biland på den sørlege halvkule.

Skuta vart bygd som «Vesleper» (nr 1) i 1919, som systerskip til «Veslekari» (nr 1). Begge skutene vart leverte til reiarlaget Winge & Co A/S i Kristiania. Dei to skutene var mykje like og omlag like store og sterkbygde. Den store skilnaden var at «Vesleper» fekk ein tradisjonell kutterbaug, medan «Veslekari» fekk ein sterkt rana baug. Båtbyggjaren Christian Jensen i



«Vesleper» i 1925, året før den vart «Norvegia». Foto Anton Sulebakk

Asker konstruerte begge skutene. Jensen sjølv bygde «Veslekari», delvis på restar av «Maud», i Asker i 1918. «Vesleper» vart bygd av Jacob M. Iversen i Son året etter.

Skipperar om bord i «Vesleper» i denne tida var m.a. Ragnvald Abrahamsen og Anton Sulebakk. Reiarlaget Winge avvikla ishavsdrifta i 1926. «Vesleper» vart då seld til Bryde og Dahls Hvalfangerselskab A/S (konsul Lars Christensen) i Sandefjord. Christensen endra namnet til «Norvegia» og brukte skuta til fire ekspedisjonar i Sydishavet i åra 1927-1931. Eitt av måla med ekspedisjonane var å finne nye kvalfangstfelt.

På den første av desse ekspedisjonane vart Bouvetøya i det sørlegaste Atlanterhavet i 1927 annektert for Noreg.

Peter I Øy vart annektert i 1929, under den andre «Norvegia»-ekspedisjonen.

På dei to siste ekspedisjonane, 1929-30 og 1930-31, hadde «Norvegia» med sjøfly til bruk i rekognosering. Dronning Maud Land vart kartlagt.

På den siste ekspedisjonen segla «Norvegia» rundt heile Antarktis.

Hjalmar Riiser-Larsen var med på begge dei to siste ekspedisjonane som ekspedisjonsleiar og flygar. Nils Larsen var skipper om bord i «Norvegia» på dei tre siste ekspedisjonane. Einar Liavåg frå Brandal var med som matros på den siste ekspedisjonen. I dei sørlege vintrane låg «Norvegia» i opplag på Sør-Georgia i 1928 og 1929 og i Cape Town i 1930.

Forsiktig regjering

Den norske regjering var i utgangspunktet ikkje så ivrige til ein eventuell ny norsk okkupasjon i Antarktis.

Erfaringane frå tidlegare okkupasjonar var blanda. Svalbardsaka vart likevel ein suksess i 1920, men okkupasjonen av Nordaust-Grønland nokre år seinare vart avvist av den internasjonale domstol i Haag 5. april 1933. Johan Nygaardsvolds regjering var vist også meir lunkne til nye landoverdragingar enn det Bondepartiregjeringa som sat då Nordaust-Grønland vart okkupert av fangstmenn var.

Storbritannia utvida sine krav i 1933 ved å krevja den australske antarktissektoren, som fram til i dag enda er det største kravområdet i Antarktis. Dette kunne ha innverknad på norsk



Peter I øy. Kart frå Wikimedia.

fangst, og eit ønskje om norsk okkupasjon vart såleis fremja.

Men forholdet til Storbritannia vog tungt. Stormakta godkjende ikkje den norske fiskerigrensa i Nord-Noreg, og den norske regjering ønska ikkje å spisse denne konflikta ved i tillegg å okkupere land i Antarktis. Derfor vart spørsmålet som vart reist i 1934 om okkupasjon, lagt på is.

Men så er det at ved ei tilfeldiheit så er leiaren av Norges Svalbards- og Ishavs-Undersøkelser, Adolf Hoel, i desember 1938 i Berlin. Like tilfeldig fekk han her nyss om at ein hemmeleg tysk ekspedisjon var på veg mot Antarktis.

Hoel forstod raskt at dette handla om ein ekspedisjon til den delen av kontinentet som Noreg hadde planar om å annektere. Han orienterte straks den norske diplomatiske representasjonen i Berlin. Under eit stopp i Stockholm på veg heim frå Berlin ringde Hoel og snakka med ekspedisjonssjef Jens Bull i utanriksdepartementet.

Nyhenda verka alarmerande på regjeringa. Det ville sjølv sagt verta ei politisk skandale om



Adolf Hoel

Tyskland kom Noreg i forkjøpet med ein okkupasjon av denne sektoren, hevda Hoel.

Det vart innkalla til hemmeleg hastemøte på statsministeren sitt kontor.

Ved enden av møtebordet sat statsminister Johan Nygaardsvold, som opna møtet. På dagsorden sto drøfting av ein mogleg norsk okkupasjon i Antarktis.

Stemninga rundt det svære bordet var spent. Det hemmelege møtet var innkalla i all hast. Det var Utanriksminister Halvdan Koht som fekk ordet først.

Det store spørsmålet var om tida no var koma til å okkupere den sokalla Bouvet-sektoren, og ta fram igjen saka frå 1934. Etter at det britiske syn på sjøgrensene no var kome nærmare det norske, vart dei britiske myndigheitene spurde om korleis dei no ville stille seg til ein norsk okkupasjon i Antarktis. Svaret var at det var rimeleg at Noreg fekk nyte godt av det arbeid som var utført av dei mange norske ekspedisjonane.

Ein kunne no altså rekne med britisk forståing for ein okkupasjon. Men dette hadde nok norske myndigheiter vore klare over lenge. Kva var det no som brått gjorde saka så aktuell?

I alle fall så skjedde alt no med stor fart. Den 3. januar vart det sendt ut innkalling til eit møte på Victoria Terrasse, som skulle finne stad to dagar seinare.

I referat frå dette møtet ser ein at Koht hevda det var grunn til å tru at den tyske ekspedisjonen førebudde ein folkerettsleg okkupasjon, fordi det var blitt førespurt både i Utanriksdepartementet og i NSIU om sektorprinsippa. Tyskarane hadde også spurd om å få oppgitt litteratur om okkupasjon i arktiske og antarktiske områder. Koht konkluderte med at Noreg måtte sette fart å annektere områda før den tyske ekspedisjonen kom fram.

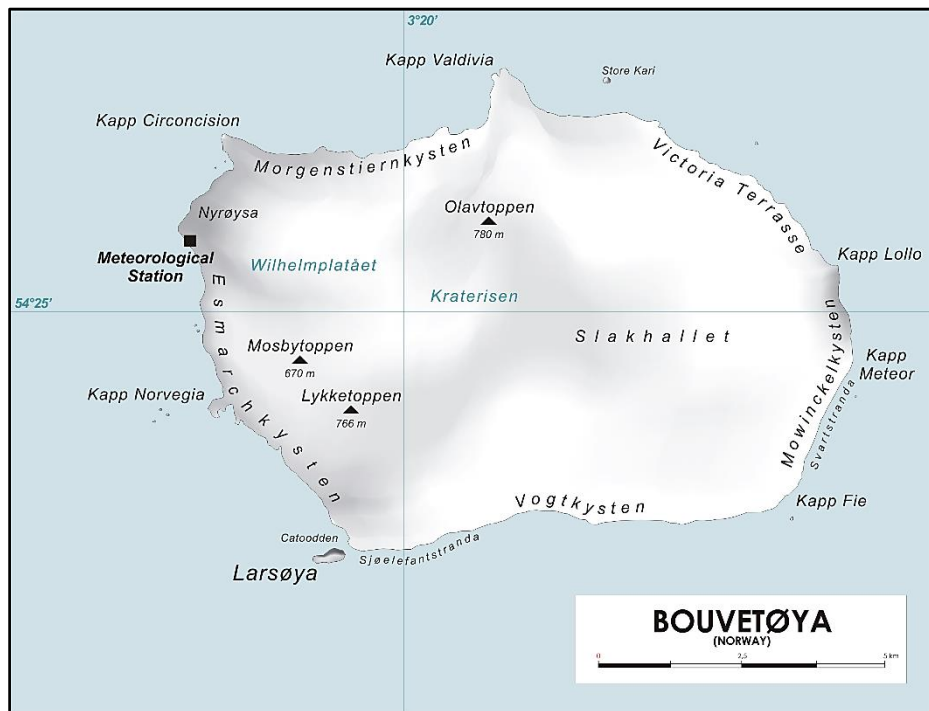
På møtet vart det også diskutert moglegheitene for at det fanst rike mineralforekomstar i området.

I tillegg vart også Antarktis si strategiske viktigheit som mellomlandingsstad for flyruter mellom kontinenta diskutert. Dette kom opp som eit heilt nytt argument, men som no var aktualisert av den raske tekniske utviklinga som var koma innan sivil luftfart.

Eit tysk tidsskrift hadde skrive på den tida at Storbritannia ville korte ned flydistansen mellom Syd-Afrika og Australia ved å flyge via sydpol-området. På grunn av manglande rekkevidde til å flyge direkte måtte ein på det tidspunkt legge ruta via Asia og mellomande fleire gongar undervegs. Dette viser at ein vurderte viktigheita av flybase på det antarktiske fastland for flyging mellom kontinenta.

Rettsgrunnlag for annektering

Det rettslege grunnlaget vart referert i eit internt notat etter møte, der det vart vist til boka Folkerett av professor Frede Castberg, som også var til stades på møtet. For å annektere eit herrelaust område måtte det på sjølve staden føretakast ei okkupasjonshandling etter at myndigheitene hadde gitt si fullmakt.



Kart frå Wikipedia.

Men ei okkupasjonshandling var ikkje nok. Castberg hevda, i følge notatet, at det var naudsynt at det organ som etter statens forfatning var kompetent til det måtte stadfeste okkupasjonen. Det vanlege ville då vere at landets regjering fatta ei slik avgjerd. Det var den måten ein hadde gått fram på ved tidlegare norske annekteringar.

Men så kan ein undre seg på om ein kunne stille same krav til effektivitet i vanskeleg tilgjengelege land i arktiske og antarktiske strok som dei ein kan stille i bebudde og lett tilgjengelege landområde?

Det vert vidare hevda i notatet at det på grunnlag av dei norske ekspedisjonar sitt arbeid og kvalfangstinteressene ikkje kunne vere noko anna land som hadde større rett enn Noreg til å okkupere Dronning Maud Land.

Utanriksministeren sa så at grunnlaget for okkupasjonen var kartlegginga som var føretatt av dei norske ekspedisjonane.

Dette argumentet vart framheva i innstillinga til Kongen. Der står det blant anna: «Rettsgrunnlaget for Noreg til å draga det nemnde herrelause landet inn under sitt velde er som nemnd det norske geografiske granskingsarbeidet som er gjort på dette

området og som nordmennene til no har vori åleine om».

Noreg hadde gjort okkupasjonar både i nordlege og sydlege polarområde i mellomkrigstida. Bouvetøya og Peter I. øy i syd var annekterte som norske biland, medan Svalbard fekk status som norsk territorium.

Nasjonsbygging var også ei viktig drivkraft bak ekspedisjonane. Til dels sterke grupperingar var pådrivarar for å sikre Noreg territorium i polare strøk. Polarbragder var med på å samle landet i ei tid med politisk strid.

Oppdaging og kartlegging gav hedar og ære både på eit nasjonalt og sjølv sagt på et personleg plan. Det ville vere keisamt å bli slått på målstreken av Tyskland i dei «norske» områda i Antarktis. Det som på kort sikt var den utløyssande faktor for den norske annekteringa var å hindre ein tysk okkupasjon. Derfor var det blitt ei hastesak då den norske regjeringa bestemte seg for å annektere Dronning Maud Land.

Store verdiar i kvalfangsten

Å fastsette ei territorialgrense kunne vere eit problem i Antarktis fordi det sjølv sagt var vanskeleg å definere kvar grensa mellom land og hav gjekk. Innlandsisen i Antarktis er fleire kilometer tjukk og breane, som dekker nesten heile kontinentet, går dei fleste stadar heilt til havkanten. Der i frå fortset isen eit stykke utover som flytande shelf-is og endar i ein barriere, som kan bli opp til hundre meter høg. Frå shelf-isen brekk det store bitar av og dannar isfjell og i tillegg vert det til ei kvar tid danna ny havis.

Spørsmålet om okkupasjon hang saman med spørsmålet om korleis sjøgrensa skulle definerast. Då var ein avhengig av å kjenne kystlinja. Storbritannia derimot regna annleis og brukte tremilsgrensa frå kanten av shelf-isen. Det innebar at ein stor del av havet der kvalen vart fanga, låg innanfor britisk område. Etter kvart vart det utvikla ein teknikk som gjorde det mogleg med fangst og bearbeiding på ope hav, den pelagiske fangst.

Det hadde vore drive kvalfangst i området i fleire ti-år. Dei første forsøk med pelagisk fangst starta så i byrjinga av 1920-talet, og i 1925 vart ein ny metode med opphalingsslipp teken i bruk.



Kvalbåt i open sjø i sydishavet. Foto frå Jon Øye

Dette letta arbeidet med flensing og bearbeiding av kvalen mykje.

Enda meir effektiv vart drifta då dei store tankskipa kom for å levere drivstoff og hente kvalolje. Sjølv om pelagisk fangst no gjorde det mindre naudsynt med stasjonar på land, vart behovet av å sikre eigen kvalfangst mot andre nasjonars territoriale krav framleis brukt som eit argument. Grunnen til det kan vere at ein del av fangsten framleis gjekk føre seg innanfor den fastsette tremilsgrensa.

Fangsten i Antarktis var ein industri med stor viktighet for norsk økonomi. Den dekkja ein vesentleg del av norsk behov for fett som råmateriale for margarinindustrien, den skaffa store valutainntekter og ikkje minst hadde den tusenvis av arbeidsplassar.

Men dette endra seg noko utetter på trettitalet. Statistikkar viser at sesongen 1930-31 kom det meir enn 63 prosent av levert kvalolje frå norske selskap. I sesongen 1933-34 var den norske delen gått ned til 51 prosent og i 1935-36 var den på 45 prosent. Av den samla produksjon i Antarktis sesongen 1937-38 stod dei norske selskapa for 34 prosent.

Etterspel

På møtet halde i utanriksdepartementet den 5. januar 1939 vart det einstemmig anbefala å



Flensing av kval, «Vesleper» 1924. Foto Anton Sulebakk

annektere Dronning Maud Land. Dette skjedde ved kongeleg resolusjon, vedtatt i statsråd den 14. januar. Saka vart lagt fram for stortinget i utanriks- og konstitusjonskomiteen, som også gav sin einstemmige tilslutnad.

Då saka kom opp i Stortinget 3. mars, vart komiteen si innstilling einstemmig vedteken. Stortingspresident Hambro rosa her innsatsen som var utført av Lars Christensens ekspedisjonar i området.

Ekspedisjonssjef Jens Bull stilte spørsmål i eit strengt fortruleg notat om det var naudsynt å gå til annekasjon når pelagisk fangst gjorde det uaktuelt med stasjonar på land. Bull hadde vore til stades på møtet på Viktoria Terrasse, utan å ta ordet, men meinte at det var viktige grunnar som tala mot annektering. Han meinte det hadde kome fram lite på møtet om kor stor økonomisk viktigheit annekteringa ville ha å seie for den norske kvalfangsten.

Han fann det også tvilsamt om Noreg hadde full juridisk rett til å utføre ein folkerettsleg okkupasjon på grunnlag av den tidlegare innsats i Dronning Maud Land. Han var også uroleg for forholdet til Tyskland. Så lada som den internasjonale atmosfæren var på denne tida

måtte Noreg freiste å avstå frå å gjere noko som kunne bringe landet i konflikt med Tyskland.

Det har vore hevda i ettertid at Tyskland ikkje okkuperte området som vart kartlagt av Schwabenland ekspedisjonen.

Forfattaren Bjarne Aagaard skriv i tre binds verket «Fangst og forskning i Sydishavet»: "Opp til den 9. april 1940 hadde Tyskland ikke offisielt stillet noe krav på noen del av den norske Bouvet-sektor, og gjør så vidt bekjent, heller ikke noe sådant krav gjeldende".

Den tyske geografen Ernst Herrmann, som var med på ekspedisjonen, skreiv i 1941 at utforskinga av Antarktis måtte gje Tyskland rett til å være med i den vidare utnyttinga av Antarktis, men at ingen territoriale krav ville bli stilt frå offisielt hold.

Tyskland godkjende ikkje den norske annektering av Dronning Maud Land. I ein note frå utanriksminister von Ribbentrop den 23. januar 1939 tok den tyske regjering atterhald mot det norske kravet.

Norsk territorium vart meir enn åtte gongar større i løpet av nokre vinterdagar dette året.

Avstanden mellom Viktoria Terrasse, Stortinget, regjeringsbygningen og det kongelige norske slottet er ikkje stor. Arenaen der desse hendingane fann stad i januar 1939

danna eit lite geografisk område i motsetning til dei veldige landområda som vart annekterte. Den norske annektering fann stad berre tre dagar før Görings ekspedisjon nådde fram til Antarktis. Mindre enn eit år seinare var både Noreg og Dronning Maud Land på tyske hender. Antarktistraktaten

Ved slutten av 2. verdskrig var det sju statar som gjorde suverenitetskrav gjeldande i Antarktis: Argentina, Australia, Chile, Frankrike, New Zealand, Noreg og Storbritannia.

Antarktistraktaten, på mange måtar ein eineståande og uvanleg internasjonal avtale, trådte i kraft 23. juni 1961 og legg dei juridiske rammene for aktivitet i området sør for 60 °S. Traktaten legg rammene for forvaltinga av eit kontinent ingen nasjon eig, men som eit stort antal nasjonar har aktive interesser i.

Traktaten er per september 2015 underteikna av 51 land.

Avtalen stadfestar at det ikkje skal gjerast endringar i dei territoriale krav frå nokon av medlemslanda. Norske myndigheiter har heller ikkje gjort noko som kan endre bilandet sin statsrettslege stilling.

Dronning Maud Land i dag

Per i dag har Dronning Maud Land eit titals forskingsstasjonar. Stasjonen Troll er den einaste norske, og sto klar i 1990 og vert driven av Norsk Polarinstitutt.

Troll er lokalisert om lag 235 km frå kysten, i Jutulsessen i Dronning Maud Land – eit område som er sentralt for norske forskingsinteresser i Antarktis.

Troll er i drift heile året og kan huse åtte personar i den antarktiske vinteren, og mange fleire om sommaren.

Stasjonsbygninga er på omlag 300 kvadratmeter og har åtte soverom, trimrom, badstue, eit stort kjøken, kommunikasjonssentral og kontorplassar til rådighet for overvintrarar.

Vidare er det satt opp fleire separate bygningar som gjev rom for laboratorium, proviantlager, aggregatanlegg og garasje, i tillegg til ei sikringsbu med rom for åtte personar som er oppført i trygg avstand til basen i tilfelle brann eller andre uhell. Den gamle stasjonen på 100 kvadratmeter

fungerer som lager og lokale for Sommerovernatting.

Transport til og frå Troll blir gjort på den 3000 meter lange flystripa Troll Airfield som liggje på blåisen eit par kilometer frå forskingsstasjonen. Flystripa er i drift i den antarktiske sumarsesongen (oktober–februar). Rullebanen er reservert vitskapleg aktivitet og kan ikkje brukast av kommersielle operatørar.

Kjelder:

Bjarne Aagaard, «Fangst og Forsking i sydishavet»

Frode Skarstein, Biografi om Adolf Hoel

Alf R. Jacobsen, «Svend Foyn – fangstpioner og nasjonsbygger»

Joh. N. Tønnessen, «Den moderne hvalfangst»

Isflaket 1-2001, artikkel av Magnus Sefland

Ishavsmuseets arkiv

Nettstadane: regjeringen.no, npolar.no,

hvalfangstmuseet.no, wikipedia.org,

aftenposten.no,

hvalfangstarkiver.no,

sgmuseum.gs

Plukkfangst:

Drukningssulykke paa Søndmør

Tre mand kuldseilet og druknet.

En sørgelig ulykke hændte laurdag i Roald herred idet tre fiskere, som skulde reise fra Almeningsvand til sit hjem paa Brandal, underveis har kulseilet og omkommet. Baaten er nu fundet drivende i hvælvet tilstand. Den ældste het Jens Brandal og var 83 aar. Han rodde i aar sit 72de vaarfiske. Den anden het Jens Strand og var i 40 aars alderen og efterlater sig hustru og 6-7 barn. Cato Nikolaisen Hagadal, den tredje av de forulykkede, var ugift.

(Tidens krav 16. februar 1919)

Peter S. Brandal

Er av Kongen utnævnt til ridder av 1. kl. av St. Olav for fortjenester av fangst og fiske.

(Romsdals budstikke 24. mai 1919)

ISHAVSMUSEETS VENNER

STØTT OSS MED DIN GRASROTANDEL!

Grasrotandelen gir deg som spiller hos Norsk Tipping mulighet til å bestemme hvem som skal motta noe av overskuddet til Norsk Tipping. Hver gang du spiller går inntil 7 prosent av din spillinnsats til den grasrotmottakeren du velger – uten at det går utover din innsats, premie eller vinnnersjanse. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i ISHAVSMUSEETS VENNER

-Bli med og støtt vårt arbeid for bevaring og formidling av vår polarhistorie!

Bli Grasrotgiver i dag! Du kan bli grasrotgiver i alle Norsk Tippings kanaler eller ved å sende SMS «Grasrotandelen 997304527» til 60000



80 år sidan: Lorentz Jønsson minnest orkanen i Nord-Atlanteren i 1939.

Artikkelen er ei avskrift frå lydopptak gjort under foredrag halde av Lorentz Jønsson under Hareidsstemnefesten i 1979, 40 år etter den dramatiske hendinga. Etter eige minne hugsar eg Lorentz fortelje mange år etter denne festen at han fekk 30 minutt og det var så mykje han ikkje fekk fortalt på denne tida. Lorentz var ei viktig kjelde til informasjon for boka til Trygve Nordanger om dramaet: «Dramaet i Nord-Atlanteren» som kom ut eit år etter dette. Redningsaksjonen utført i Nord-Atlanteren i dette dramaet viste stort sjømannsskap er og blant dei, om ikkje den, største redningsaksjon der selfangstskutene var involverte. Red.

Eg vart spurd om eg ville fortelje noko frå den turen til Newfoundland då i 1939. Det er ikkje så godt å huske detaljar 40 år tilbake. Men eg har no siste tida snakka med forskjellig som var med då den gangen, og vorte minte på forskjellige vesentlege ting.

På ein heile månad oversegling, og vel så det, så er der veldig mykje som skjer. Det som gjorde denne turen spesiell var vel at der var tre skuter som forliste og 18 mann med dei.

Det andre er at uvêret heldt seg konstant i over ein månad. Det er vel det som kanskje gjer at det vart ei slik tragisk historie.

Det er som sagt 40 år sidan, og han Johan Grimstad han fortalte meg det her ein dag at før han var konfirmerte så var han ut i Brandal og då låg vi å gjorde klart til Newfoundland. Å han vart så tørst at han gjekk om bord i «Arktos» å spurte om han kunne få seg ei ause vatten. Så det fortelje berre litt om kor lenge det er sidan.

Han likte ikkje vatne for det var så lunka sa han. Men lat ikkje oss snakke om det da.

Oss gjorde klart som vanlig den turen som alle andre turar. Tok om bord det som skulle om bord, det er ikkje noko å hefte seg med, det er noko som alle veit.



Lorentz Jønsson, her på ei foto utstilling på Hareid Rådhus, tidleg på 1980-talet.

Skutene då kan du heller ikkje samanlikne med det som dei reiser med no. Men vi kasta laust og sette stammen ut av vest som vi sa. Ordna vaktforholdet, ein man til rors og ein mann på dekk, og ein offiser i lag med. Dei andre var fri, dei kunne gjere som dei ville, ligge eller vere oppe eller sånn som dei ville til vanleg.

Vi kom ikkje langt ut føre Lesten før det friska på og vi forstod snart at det var ikkje mykje å moast på.

Søkklasta av kol var vi også. Men vi stampa på alle tre skutene, det var «Polarbjørn», «Polaris» og «Arktos».

Vi viste også at tre tromsskuter gjekk ut same tid frå Tromsø. Likevel fann vi det rettaste å gå inn til Færøyane for å sjå om det kunne lagast seg betre med vêret.

Vi låg der i fire døgn å såg i vêret, og der var no mykje artig i og for seg på Færøyane. Men oss kunne ikkje ligge der, det vart ikkje noko tur og pengar og lèt på det.

Vi måtte enten reise heim igjen å ta Vesterisen eller fortsette til Newfoundland, og det vart no gjort. Han Marø (Kristoffer) var liksom skipper for alle tre skutene, sonen hans Marø var skipper på «Arktos», (Bernt Marø) han var berre 26 år, og det var den første turen han var skipper.

Då vi låg på Færøyane så var det eg og ein kar frå Borgund som var på same alder. Eg var av sprekaste ungdom på 18 år.

Vi sat oppe i bestikken så sei han: - du skal oss ta å rope opp Ålesund og snakke med Ålesund



*«Arktos» i isen nokre år før denne hendinga.
Foto frå Anne Karin Notøy.*

radio, sa han. - Nei sei eg, kan oss det? – ja det er berre å skru på knappen, eg såg korleis han Bernt Marø gjorde det, sa han.

Berre skru på knappen så ropa du inni: «Hallo Ålesund, Ålesund radio «Arktos» kaller». Det gjekk eit lite augeblikk. «Hallo «Arktos», hallo «Arktos» Ålesund radio svarer».

Då vart han redde, både han og eg. Vi sprang ned leideren og fann skipperen veit du, Ålesund radio ropar på deg, du må kome opp i bestikken og høyre.

Men han på Ålesund radio røpa no oss da sjølvsagt, at dei var ropt opp i frå oss. Det var no kjekt det, fekk oss no ein prat med Ålesund, og han Bernt snakka kjent med dei.

Når eg kom her fram på scena no, så byrja ein å tenke at en skal fram å sjå denne forsamlinga her, jaja.... Eg hadde ikkje så mykje lyst til det. Men det argaste ta alt er at eg har gått i dagevis... eg har levd ut i Atlanteren heile veka. Eg har snakka med han Hjalmar Brandal og forskjellige som var med for å minnast det vi opplevde for 40 år sidan. Eg har skreve side opp og side ned, og det ligg igjen heime. Og godt er no det, då slepp eg å hefte meg med å lese når tida er så knapp.

Det kan elles vere godt å ha til 50 års jubileet det papiret.

Men oss kasta no laust frå Færøyane, ja det må eg ha med, den dagen vi gjekk i frå Færøyane så seie stuerten til meg, eg var no ein framfot både høgt og lågt, når oss for forbi fjøra så var der så voldsomt mykje kattar der.

-Du Lorentz, stikk bort å ta den brune katten der, sa han. -Ta den med deg om bord, der er utøy i proviant rommet. Det kjem ikkje til å gå vel, sa eg. -Jo eg er heilt sikker på der er små dyr, fekk det i Ålesund sa han.

Eg gjekk å tok katten i nakken og oppunder arma og om bord med han. Det var litt seint på kveld og oss skulle gå neste morgon. Så det var no å slå opp skalkingane på proviantrommet då på akter dekk, der var ei lita luke der, kunne vere ein kvadratmeter stor tenker eg. Putta katten ned og skalka igjen med presenning og gjorde alt klart til overseglinga.

Så gjekk oss no ut frå Færøyane då, stampa og stampa og nådde tak i dei tre nordlandsskutene. Det var «Nyken», «Isfjell» og «Saltdalingen». Men der var to nordlandskuter til, dei gjekk nemleg ut fire døgn før i frå Tromsø. Så dei var

i forkant av stormen og det uvêret vi møtte, som gjorde at vi brukte ein heil månad på overseglinga.

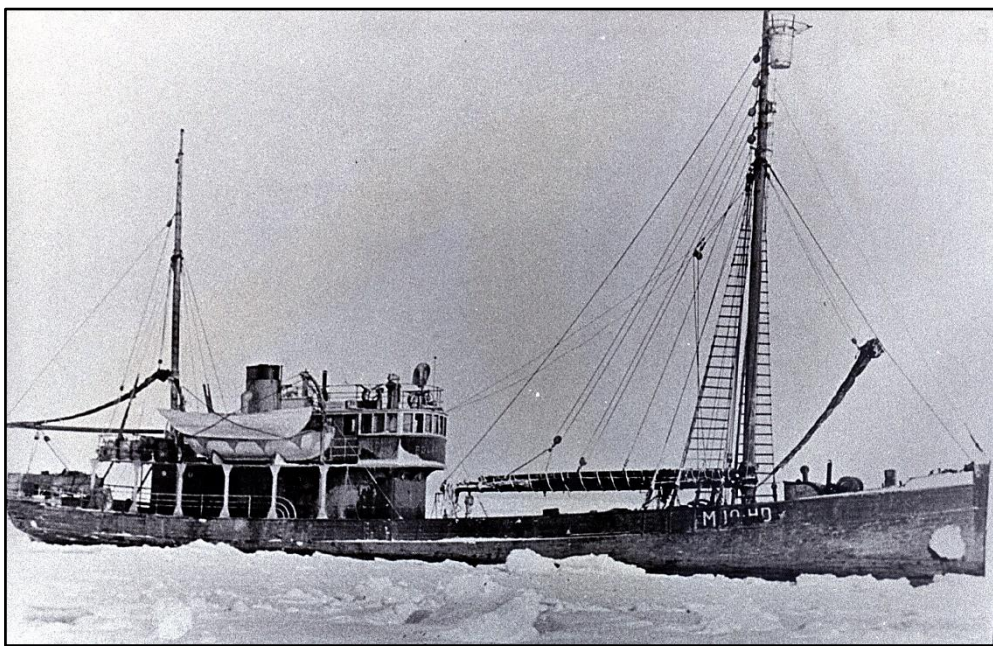
Dei høyrde ikkje eit knyst ifrå dei andre skutene, men det var nok mest av det dei hadde ikkje sterke nok sendarar til å gi lyd og livsteikn frå seg.

Så byrja vi då å stampe. «Arktos» som hadde kol-fyring låg naturlegvis tilbake for dei andre, så vi hadde då «Polarbjørn» og «Polaris» litt forut for oss. Oss kom stampande etter så godt so han Hjalmar med sin stav kunne fyre i maskina. Det var ikkje lite ho slukte med kol, du store verden. Synst synd på han i maskina. Eg var sjølv fyrbøtar på «Arktos» året før, så eg veit korleis det var. Det var 16 skuffer kol på kvar fyr, for kvart kvarter. I mellomtida måtte du sleise og slagge å høyre på kjeft i frå rorhuset om at der er forlite stim på. Men oss hjalpte no til med det oss kunne på overseglinga, både med lemping av kol og anna. Men oss hadde ikkje gått ut meir enn ei veker tid å fått så vidt kontakt med dissa tre nordlandsskutene.

Då høyrde oss det at «Saltdalingen» var i havsnaud. Den hadde fått en brottsjø over seg og knust mykje av overbygget og oss måtte konsentrere oss om å formidle, det vil sei han Marø på «Polarbjørn» vart som ein hovudperson då, og for utan han var der sikkert mange fleire som hadde kome vekk.

Det vart stor radiotrafikk via «Polarbjørn», Reykjavik – Ålesund. Og ikkje for å snakke om den flåten i Nord-Atlanteren som høyrde SOS sendinga frå «Polarbjørn». Då kom alle båtane med stemning til dei forulykka, som sagt så var det «Saltdalingen» som var den fyrste som kom i vanskar. Men like etterpå så kom der ei naudsending til «Polarbjørn» frå «Nyken».

«Nyken» hadde blitt slege på tvers av sjøane og fått to brottsjøar over seg, fylt maskinrommet så maskina sto dønn, og der var ikkje mykje håp.



«Polaris» på Newfoundland 1938.

Alt som var av segl var vekk berre på ein sjø, livbåtane var vekk, og provianten var vekk.

Det var ei redning og det var nemleg dekksbåten, surre seg til dekkspumpene og prøve og halde skuta flytande.

Dei hadde heldigvis fått skrudd laus radiosendaren og fått den ned i skipperlugaren, slik at dei fekk gitt lyd frå seg der i frå.

Den som kom nærmast var den svenske amerikalinja som kom frå New York og skulle til Sverige. Dei sette kursen mot «Polarbjørn» og den peiling som Marø gav opp at «Nyken» låg i. «Drottningholm», dei gjorde ein fantastisk innsats, dei gjekk og gjekk på veret og dei logga 4 knopps fart og ikkje 24 som dei vanlegvis gjekk med. Det fortelje litt om veret.

Det var nokon som sa at no må ikkje du overdrive når du fortelje no da. Då var der ein skipskamerat som sa det her ein dag at det gjenge berre ikkje ann å overdrive det vêret og dei hendingane som kom. Det vil eg streke under.

Der er mykje som er veldig utruleg, men der var utkjempa ei sjømannsbragd i Nord-Atlanteren på den turen som er vel verdt å ta med i eit Hareidsstemne. Det var fire i frå vår kommune, i frå Brandal, som gjekk i småbåt i det valdelege havet. Og rodde ein time for å komme til «Saltdalingen» som låg ferdig til å søkke.



Skipper Peter Brandal tek solhøgda ombord i Polaris på veg til Newfoundland i 1938

Han Marø sa det: der er eit håp og det er at nokon vil satse livet på å prøve. Og han Peter Brandal på «Polaris» han fortalte meg det, han er død no, men han sa det: det er første gong eg har felt tårer på sjøen, sa han. Det var den natta klokka 12 når han Marø ropte over radio at no har han tre mann som er villige til å gå i båtane for å redde «Saltdalingen». Det spørst om du har tre.

Då var der samla mannskap oppi rorhuset. Så kjem han gut i rorhusdøra, frå bestikken, så sei han det til mannskapet at dokke høyre sjølv kva det gjelder. Då var der ein og ein som gjekk ut. Ikkje eit ord vart sagt. Plutseleg så sto der igjen berre to brandalinga. Det var ikkje sagt eit ord, men den eine tok den andre i skuldra og så gjekk dei ut.

Då gret eg sa han Peter. For eg viste det at det måtte bli deira siste reis. Men dei måtte vere tre, så gjekk eg ut på bruvingen og såg bak å då heldt dei på å ta tauet av alkene.

No er det nok ikkje mange av dokke unge som veit kva eg snakkar om når eg snakkar om alke og sånt og davitar, det er no sånn. Dokke får spørje dei eldre kva eg meinte med det. Men då

var der komen den tredje mann. Tre brandalinga stod å skulle låre båten på «Polaris».

Den eine av dei er i Brandal, eg tenkte eg skulle få han med her i kveld. Men han sa at han har ikkje helse til det, men fortel folket samheita, sa han.

Kva følte du, sei eg, når du kom i båten, når du verkeleg flaut i frå skuta og viste du var i rom sjø, og open båt med to par årar og viste kva kurs du skulle ta, og kike frå kvar båretopp kvar vraket låg og kvar folket skulle bergast ifrå. Du... det er berre ein ting som står i minne frå det, det var det første at her gjeld det liv, men når oss for unna bakken sa han, og ned i baredalen, då skuta slingra til så vi såg opp i stråkjølen, sa han, å kom seilande opp, det høyrest fantastisk utruleg ut.

Men dei gjekk rundt for å pumpa ut olje både «Polaris» og «Polarbjørn» for å dempe brota. I og med brota vart dempa vart sjøen mykje mykje høgare. Når dei kom opp på første båretoppen då slo skuta til og dei slingra noko enormt og då kika han ned i tønna som vanlegvis var 20 meter over dekk, å då sa eg det med han, han Einar, dette kjøme vi aldri levande frå.

Det er siste reisa. Einar svarte ikkje. Dei rodde og dei rodde. Oss kan sjølv tenke oss kva bragd han Einar Liavåg, Severin S. Brandal, Sigvald Søvren så vi sei, og så var det han Laurits M. Brandal, som er i Canada, dei tre var det som rodde ut frå «Polaris».

I frå «Polarbjørn» sat tre andre karar å rodde for livet i den vesle båten: Knut A. Johannesen, Peder Runne Brandal og Jon J. Egset.

Så vidt eg kan huske og vite så hadde dei kvar sine to vender både «Polarbjørn» båtane og «Polaris» sine. Dei berga 18 mann og oss kan tenke oss den situasjonen, dei låg der, ein kan sei, som ein roten stokk på tvers av sjøane. Folka skulle om bord akkurat i kryssinga.

Det var ikkje enkelt. Men dei kom om bord, men så var det då å få dei av igjen når dei kom til skutene. Det var på same måten, at mannskapet sto å tok dei i lufta, dei hoppa mangfaldige meter frå livbåten og når det var passeleg avstand og høgde. Dei kunne ikkje komme for nær heller. Men det var ingen som gjekk i sjøen.

Men det er forunderleg når det skal reddast.



Rorvakt ved naudroret på «Arktos» i Nord-Atlanteren 1939. Ola Strømmen tv. Og Sigmund Bøe. Foto frå Sigmund Bøe

Men før dette. Eg skulla nok hatt manuset. Før dette gjekk «Nyken» ned og det var fantastisk kva dei gjekk i gjøna. Å eg vil sei det at om eg blir aldri så gamal så var der minner som brende seg inn i mitt sinn som aldri aldri vil døy ut der ifrå. Dei ropte og ropte å snakka. Til slutt så kom «Drottningsholm» så nær at dei fekk direkte kontakt. «Drottningsholm» viste akkurat kvar dei var, men måtte gå mot vêret og det var ikkje greitt. Men dei lovde det at om mannskapet på «Nyken» kan pumpe og halde skuta flytande til neste morgon, då var dei redda.

Men, neste morgon så var enda ikkje «Drottningsholm» komen fram.

Då ropte skipperen på «Nyken» til «Polarbjørn» og det skal vere ein radiosamtale eg aldri skal gløyme.

Ei roleg stemme der han takka for all hjelp gjennom radioen, og han hadde gjort alt han kunne for å redde liv. Men det som gripe meg så fantastisk det er at oss var opp i bestikken på «Arktos» og hørte den samtale. Vi hørte også den bakgrunnen i samtalen, det vil sei at der var folk, mannskap frå «Nyken» som var inne i skipperlugaren når han snakka. Å eg har tenkt det så ofte, du, det var berre ein dei ropte på i den stunda.

Tenk deg inni den situasjonen at du veit kva veg det går. -No har oss gitt opp å halde skuta flytande, sa han. -Men takk for all hjelp dokke har ytt oss. Dersom «Saltdalingen» sitt mannskap blir berga, så be dei helse heimatt frå oss alle.

Ja dokke kan tenke dokke kva oss hørte ved sidan av det.



Skipper Kristoffer Marø på «Polarbjørn».

Så ropte «Polarbjørn» ein god halvtime etterpå, mange gangar på «Nyken». Men då var kampen slutt, stilt. Då var amerikalinja koma så nærme, ja veldig nær, men for sein.

Så vart då «Saltdalingen» sitt mannskap berga, men midt i det same, alt dette skjedde på under ei veke. Så ropte «Isfjell» og sa at no hadde dei mista overbygget, dei hadde mista seila, dei hadde mista nærsagt alt. Dei måtte ha redning på augeblikket.

Det var då lukka at dei var så nære der som «Nyken» gjekk ned, at «Drottningsholm» nådde fram til «Isfjell». Dei fekk låre småbåtar og tau i frå vraket og om bord i «Drottningsholm» og fekk redda dei, og tok dei med seg til Sverige.

Så var det oss da, på «Arktos», oss skal aldri gløyme han «Hau-Nils» som var fyrbøtar, han kom opp, så sa han roleg, ja no kara må dokke hjelpe oss å halde skuta vår flytande.

Så kika oss ned å såg at sveivane i maskina gjekk i vatn. Då tenkte eg: jaja, no er det gjort med oss også.

I det same så mista oss radioforbindelsen med «Polarbjørn», for oss fekk en brotsjø over oss så knuste rutene oppe i bestikken, og eg skal sei dokke at på «Arktos» så var dei rutene temmeleg høgt over havflata.

Men sjøen fylte bestikken så mykje med vatn at radiosendaren vår vart defekt.



Modell av «Drottningholm» på Sjøfartsmuseet i Gøteborg. Foto Webjørn Landmark

Oss hørde at dei ropa på oss, men oss kunne ikkje svare. Eg min viltring, eg var no med å hjalpste skipperen å skru ned og halde skruar når han skrudde ta veggan apparatet for han meinte han ville ned i kahytta, lugaren sin, og prøve å reparere radiosendaren. Det var no ei vanskeleg oppgåve.

Men det lukkast, trur det var tre, tre døgn oss ikkje fekk gi lyd frå oss, og kvar gong han Marø ropte på sonen, då var det med eit sukk han la på røret. Der var ikkje livs teikn.

Men skal heller aldri gløyme kor glad han vart han Kristoffer Marø, når oss fekk rope i radioen og han hørde oss både ein og fleire gangar. Men det som vart vår redning, det at ikkje oss låg der igjen, det var det at, for det første når skuta blei lek så hadde det fleire årsaker, der var ein ventil som vart knust på styrbord side i baksane.

Dokke kan tenkje dokke eit hol på skuta som stadig låg under så pass, og fossen av sjø inn i kolet, ned skutesidene og tetta lensene.

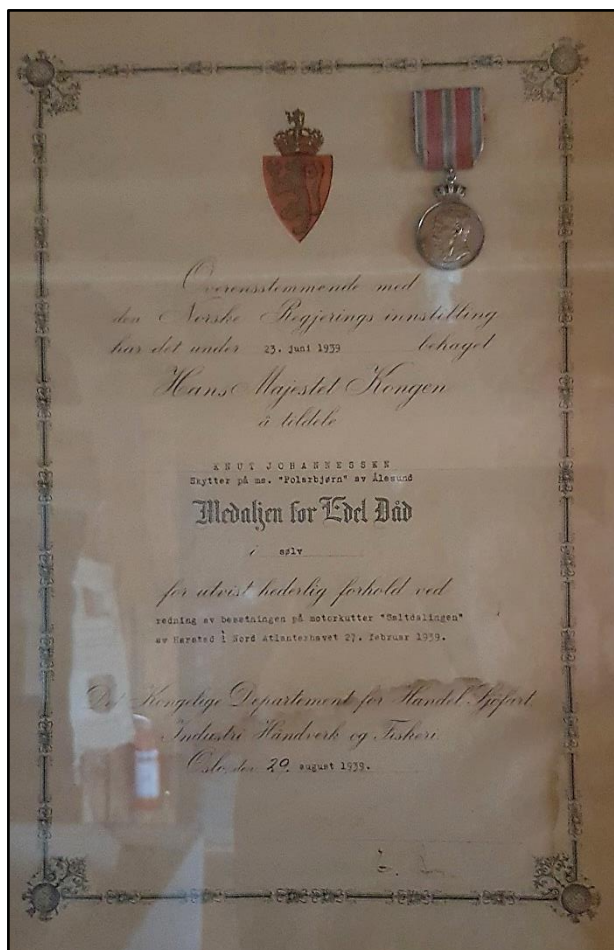
Han Hjalmar Brandal som sitte her i dag, veit ikkje, han veit det vel ikkje sjølv heller kor lenge han låg der bak, der var nemleg ein kanal frå maskinrommet og attover med sida med

propellakslingen. Der fekk han ei lense ned og fekk lense der bak som det var nokolunde reint vatn, og fekk halde henne akkurat på eit nivå der vatnet verken vaks eller minka.

Samstundes med dette batt mannskapet seg til aktervinsja og brukte dekkspumpene. Nei der er så mykje no så kjøme føre meg... Oss sto der ein gong og pumpa, eg sto i døra til maskingangen med døra litt på gløtt.

Då fekk oss eit brott over oss og midt i det så ser eg ein mann, av mannskapet, inne i den fossen, ja som ei elv i ei overfløyning. Kom seilande bak over. Så var ikkje der kompakt rekke der på «Arktos» på akterdekk. Det var som ei tik rekke øvst og nokre rør lenger nede, dokke forstår kva eg meiner. Denne mannen kom seilande og trur ikkje du det han tredde føtene uti mella og vart hengande uti gelenderet akkurat over magen så lenge ho flotna ut av sjøen igjen.

Då var der nokre karar som sprang og tok han i baken og fekk han i hus og i trygghet. Han var bevisstlause ei lita stund, men så begynte han å kaste opp sjø, han var berga, men det var det no ingen som trudde det.



Medaljen for ædel dåd, i glass og ramme i utstillingane til Ishavsmuseet.

«Overensstemmende med den Norske Regjerings innstilling har det under 23. juni 1939 behaget Hans Majestet Kongen å tildele **KNUT JOHANNESSEN** skytter på ms. 'Polarbjørn' av Ålesund, **MEDALJEN FOR ÆDEL DÅD** i sølv for utvist hederlig forhold ved redning av besetningen på motorkutter 'Saltdalingen' av Harstad i Nord Atlanterhavet 27. februar 1939».

Og eg vil seie, for min eigen del i alle fall, så er eg ganske sikker på det at eg setter mi lit til at det var ei høgare makt som gjorde det at oss skulde bergast. Det er klart.

Men nest det så trur eg at eg vil takke han Mikal Marø, (førsteskyttar) endå ein gong for at han redda meg.

Ein spesiell gong, det var om natta klokka 3, det var kolbekande svart, sett bort frå desse stakkars lanternene da, og skuta stadig under vatn. Så sto eg til rors, heldt nåla på veret naturlegvis, baugen, så seie eg med han Mikal, «du ha ikkje

våre så snille å teke roret for eg må ned på klosettet».

Det var berre ned ein leider frå bruvingen og inn, ei teak dør. Når eg var ferdig der å skulle til å gå ut att, då datt alt under føtene på meg. Så var der ein smell utan like. Vidare då er det temmeleg dunkelt for meg meir. Men eg hadde mange kular i hovudet.

Eg vakna og kom til meg sjølv oppe på bruvingen at med han Mikal, der var ikkje folk i nærheita. Då hadde han handla resolutt når han høyrde smellet og forstod kva som skjedde, at døra gjekk inn og viste at eg var der. Og han fortalde det sidan, han tok meg i eine handa, oppå ryggen med handa, og så sprang han opp leideren. Forunderlege greier å tenke til bake på.

Klokka går, no må eg snart slutte.

Men oss må no prøve å kome fram til feltet. I det store og heile så, ja der er mange ting å fortelje om. Men spenninga var no over då, det var no den veka som var den verste.

Men det var aldri noko lunde bra vêr, det var jamt stygt heile tida. Og oss gjekk vel frå Brandal i byrjinga av februar vil eg tru, i alle fall gjekk vi frå Færøyane den 18. februar og då låg oss der i fire døgn. Det er delte meiningar om tida, men effektiv seglingstid var 28-29 døgn.

Så der strauk med ein månad frå oss reiste heimanfrå til oss kom fram. Og eg skal aldri gløyme den dagen oss kom i isen, for det var dårleg stell med mat dei siste 14 dagane, for i den heitaste kula når skutene forliste og oss fekk skade.... (skada kassetband)Der hadde vi proviant som var berekna på å greie overseglinga. Og overseglinga var berekna til maksimum ein 14 døgn da eller noko sånt.

Men plutselig ein dag då var stersen vekk, og det siste vi såg, huska dissa mjølsekkane, kvite kveitemjølet såg oss langt att på den skumande sjøen. Brød og alt mogleg, fløte, mjølk, alt oss skulle leve av.

Ikkje kunne oss slå opp skalkingane i proviantluka for ho var jamt under, så det var ikkje snakk om. Det var på tale, så vidt eg kan huske, så var det på tale at det gjekk ann å brenne hol i frå maskinrommet.

Men så viste oss det at i livbåtane våre så var der tankar i kvar båt. Og i den tida så var der noko

kavring som dei gav røven, han var svarte. Røvekavring kalla oss den. Den var billig og han var godt etandes for folk. Den fylte oss tankane med i tilfelle oss nokon gong måtte bruke livbåt, å gå i båtane så hadde oss mat. Der skrudde oss av loket på dei tankane, så var det oppi livbåtane og ta seg eit par kavringar i handa når du svalt, og så var det på an igjen.

Der var ein modige Volding, han sa det at... eg trur det var etter ei veker tid, oss hadde ikkje våre i lugaren, for oss hadde vår opphaldsstad i maskinrommet. Oss låg på maskinristene og tørka kleda, det draup ned på maskinfolka naturlegvis, det gjor vel ikkje noko.

Og søvnen oss hadde det var på noko potetsekkar i maskingangen. Og eg veit for min eigen del, i tre samfulle veker gjekk eg i same kleda dyvåte. Og eg veit der var mange som gjekk i tjukke, tjukke jakker og skinnhuer, men eg gjekk berre i skjorteerma. Og eg følte det nesten som ei lette å vere tynnkledde, det var slett ingen varme men eg følte at det var det beste.

Det var lettast på alle måtar også gjekk det no fort å tørke sidan der var god fyr i maskina da. Men so sei han Voldingen det at no skal eg ha meg ei natt i køya uansett. For oss turte nemleg ikkje å gå fram i lugaren, for lugaren på «Arktos» var på dekk. Der var berre ein vegg i mellom dekk, brumen so oss kalla det.

Så det var ikkje forsvarleg å gå dit.

Så var der ein Kristiansundar som sa at gjenge du så gjenge eg også, sa han. Vel, tenkte eg, gjenge dissa to så gjenge eg. Og eg var så heldige at køya mi var heilt framme i skarpen i overkøya. Og eg kan huske det som det var i går, eg låg der med ei hand oppi dekk for å ikkje verte slengde ut, dei andre låg på andre sida, og dei sovna ganske fort, men det var ikkje lenge oss sov.

Det var kolande mørkt, og då kjende oss det at skuta begynte å dette igjen og det var alltid eit varsko for eit brot.

Då knasa der inn, ja det var vel ein meter av skotet ved sidan av døra, og velta inn grøne havet.

Eg låg i overkøya så eg var ikkje under, men sanneleg fekk dei prøvd seg dei som skulle ut av

køya i alle fall. Men eg bykste no fram so snart vatnet hadde begynt å renne ut så pass at oss botna, så var det å vasse attover og tok peiling på babordside, for der var det ein leider på midtskipet, ein jarn leider, han var bolta ned i og opp i mellom dekk. Spinkel så dann.

Så kom oss att i maskingangen, då sto skipperen og talde om alle var der eller om oss sakna nokon. Nei, då kom no oss.

Men om oss hadde teke styrbord sida bakover, då var den leideren slegen vekk av sjøen. Så der hadde ikkje oss kome oss oppå midtskipet, ergo så måtta oss ha gått framom mastra, vinsja og romluka og att igjen på andre sida i kolmørka.

Det hadde oss aldri hatt sjans å berga oss med, for rekka på eine sida var delvis vekk. Så det berre skylde over. Men eg seier det, gjentek det, der er nok ei høgare makt som har bestemt.

Eg synest det er eit under, når eg tenker tilbake på det. Der er i alle fall ein oppleving som ein aldri gløymer. Og dei som ofra livet på å gå i småbåt i kol mørkna og med hjelp av lyskastarar i den slingringa, det var ikkje ei enkel affære det. Dei såg eit streif av lys no og då av det dei søkte etter. Men det gjekk bra.

Men litt før «Saltdalingen» blei berga, la ikkje eg gløyme det viktige poenget. Eg hadde gløymt det med han Hjalmar Brandal, han huska det for han delte køy med maskinisten på «Saltdalingen» som oss fekk om bord.

Oss fekk om bord 6 mann på kvar skute. Han fortalde det at litt før «Saltdalingen» blei berga då sto der ein unggut til rors ilag med skipperen. Så seie skipperen berre hald henne du på vêret så stikk eg ned og teke meg ei krus kaffi, og er det noko så kan du kome ut på bruvingen og rope så høyrer eg deg.

Javel sa han. Skipperen var gått ut, så ser denne unge guten ein mann i sidevindauget på rorhuset som var eit absolutt ukjent ansikt. Og han tenkte kva dette er for noko, ein mann som eg ikkje har sett før.

Han gjekk litt nærmare å skulle sjå, då var mannen vekk. Så gjekk han tilbake til roret å då sto den ukjende på andre sida. Og det som var det merkelege det var at dette ansiktet det stirra på roret, på rattet. Frå denne sida til denne sida, så tenkte han kva er detta for noko? Plutseleg



Av dei 78 menn som var mannskap på dei tre Brandalsskutene i stormen 1939, møttest desse karane til veterantreff på Hareid i 1980 då boka til Trygve Nordanger, «Dramaet i Nord Atlanteren» kom ut. Framme f.v Lorentz Jønsson, Olaus Synes, Henry Urke, Bernt A. Brandal, Alfred Kvistad, Hans P. Brandal, Mindor Brandal, Alfred Kolseth. Peder Breivik, Henrik Marø, Hans Kleiven, Konrad Lyngstad, Odd Øren. Bak første rekkja: Johan Eidheim, Henry Brandal, Andreas Bjerkvik, Egil Brattholm, Jakob Moen, Karl Marø, Nils J. Brandal, Sigumnd Bøe, Hjalmar Brandal, Magnus Djupvik, Peder Remøy, Olav Brandal, Kristian Ekseth og Johan Hatløy. Monrad Paulsen – ikkje på bildet – var også til stades.

står han på midtruta i lause lufta i det vêret, utvendes.

Men då begynte guten å bli redd å gret og ropte på skipperen. Kva er det som står på, seie skipperen.

Jau der sto eit ansikt i denne ruta og så flytta seg til den ruta og til slutt så sto det rett framme, og han hadde heile tida eit stivt stir på roret, på rattet.

Ja, sa skipperen, det skal oss nok ikkje gå lett over, så begynne dei å undersøke. Og så ropte

dei ned i maskina då naturlegvis, til maskinisten, og seie til maskinisten at han måtte kome opp i rorhuset å sjå om han finn nokon feil på rorkjettingen eller eit eller anna.

Å han kom opp og begynte. De veit det gjenge kjetting og han er dekt i rør, seksjonar heilt bak i frå stamma i roret og oppi rorhuset. Så var der wire i roret, i styret oppe, og den skulle festast til kjettingen.

Det var den sjakkelen på styrbordsside som hadde lausna ut så der var berre eit halvt tårn igjen før den skruen i den sjakkelen gjekk ut. Det vil sei at dersom den gjekk heilt ut så hadde kjettingen rausa i kanalen vidare. Det var deira redning.

Dersom dei hadde mist styringa slik tilstanden var då, at skuta la seg på tvert, ja så hadde ho vore ned greva på ganske korte tid, både skuta og folket.

Eg har tenkt så ofte på det folkens, at der er ei høgre makt så ofte bruka engla i menneske skikkelse. Og eg vil tru det at det sitte igjen i dei som fekk oppleve det på nært hold. I alle fall den ungguten ville ikkje ha noko snakk om det, so pass hadde det gått inn på han.

No skal ikkje eg seie meir, oss kom vel fram, men eg vil ikkje gløyme den morgonen då oss

kom i isen og oss fekk ein riktig god kjøtkakemiddag.

Og ikkje forgløyme kor snar eg var å springe etter ei biks, det er altså ein hammar, å slå skalkingane av luka bak i proviantrommet å sjå om eg fann att den katten. Og jammen fann eg ei rumpe inni mellom nokre pappkartongar og halte han fram og stuerten sto i kvittrøya og var like spent som eg på om katten levde.

Nei sa eg, katten er død, så hivde eg han. Bang sa det i dekk. Ja, sa han, er du sikker på det? Stuerten henta han opp med ein gong. Er du sikker på det, dei har ni liv veit du.

Ja, sa eg, men det er no dødt, berre bein og skinn. Sjøverk stakkaren, det hadde gått ein heile månad, tre veke i alle fall.

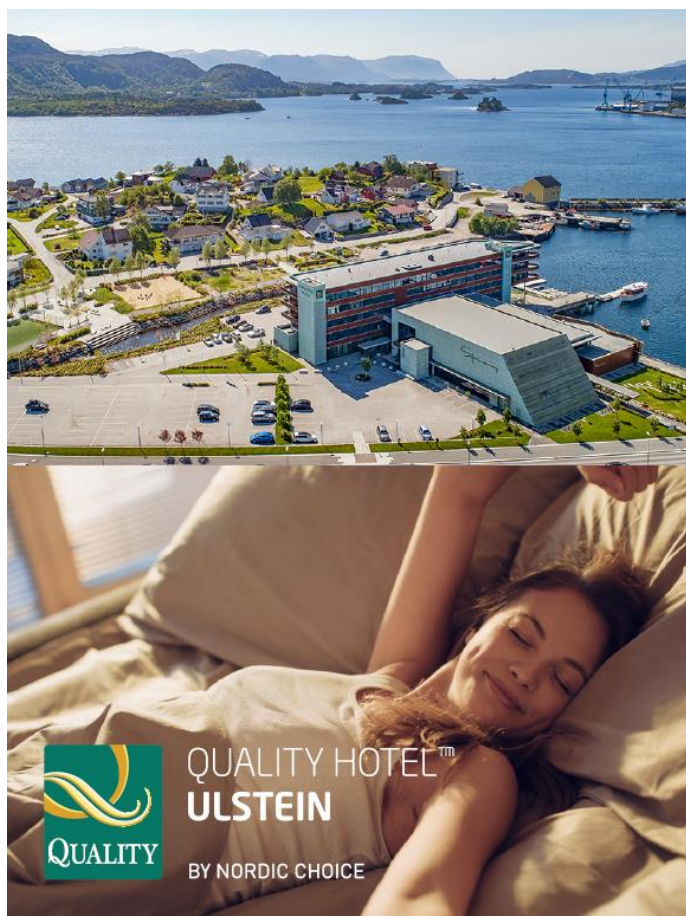
Om han hadde funne rotter det veit ikkje eg. Men eg veit det at katten livna oppatt etter tre-fire døgn for stuerten la han fram i byssa å begynte å stryke han, og etter eit døgn begynner katten og male og vil ha mat. Og katten var med resten av turen.

Han vart så stokkande feite for han kun låg i varmen opp under byssa og åt og sov.

Det var ein gong, eg kan huske der var ein i frå Borgund eller Hessa, han ville sjå kor katten reagerte på isen, men det var så kaldt at han ville opp igjen, hoppa om bord med ein gong.

Midt i gjennom alt, ikkje berre dette, eg kan fortelje eg har prøvd mykje folkens. Og ikkje minst i krigen i 1940 like etterpå. Eg veit berre det at det er ei høgare makt så gjer at eg står her. Det er ikkje spøk å vere vitne til at folk dette om ein meter frå deg. Og du blir berga.

Takk.



UNN DEG EI OVERNATTING!

Kva med å kombinere ein tur til Ishavsmuséet med ei deilig hotellovernatting? Nyt ein bedre middag i restauranten vår, sov godt i ei av våre mjuke senger, og start dagen etter med ein velsmakande frokostbuffét. Du er hjerteleg velkomen!

q.ulstein@choice.no
70 01 30 00

Tur til Hvitehavet med S/S Polarhavet, 1921

Av Knut Simeon Britanussen Brandal

Det lakker og lir til 1. mars.

Da blir det til å ruste ut til ny tur til Kvitesjøen. Mannskapet skulle på mønstres og alt utstyr skulle om bord. Spekktankene som låg ute i Vallkvæ skulle hives om bord. Det gikk til på den måten at vi ankeret med 3 lås kjetting og så akterfortøydde vi skuta i land. Så rodde vi i land med en wire og stakk en ters av et kjelrør ned i mannholet med en wirestropp i. Så var det bare for vinsjemannen å hive tanken om bord.

Den verste jobben var å få hive tankene på plass nede i rommet.

Der etter var det å få på plass alt annet som trengtes til turen. Kompassen skulle korrigeres. Den gang var det N. Svabø, som var optikus med Grønvold Meier som korrigererte. Eller det kunne være Sjømannsskolebestyrer og lærer H. Sandset som korrigererte kompassene våre.

Tirsdag 15. mars gikk vi fra Brunholmen og vi kom til Kristiansund kl. 3 eftm. Klart vær og sydost bris. Vi skal ta om bord bunkers her.

Onsdag 16. mars. Vi har tatt om bord kull i hele dag so no er skuta proppa full, i alt 1200 hl. Det var Svalbard kull vi fikk, og det skulle vise seg senere at vi vart lurt på den handelen. Der var meget sne i kulla og de var dårlige.

Maskinisten vår var Peder Strand fra Volda.

Klokken 2 eftm. kastet vi loss og hivet opp ankeret.

Vi gikk ut Nordsundet og videre nord igjennom Trondheimsleia. Klokken 6 eftm. begynte vaktene å dreie. Vinden dreiet sig fra S.O til S.W. Det er regnbyger.

Onsdag 17. mars. Ankom til Kirkholmen i Stokksund klokken 3 fm.

Der losset vi 50 tønner som vi satte opp på kaien. Klokken 7 fm. kastet vi loss og gikk til Bessaker og ankret.

Har nu gjort skuten sjøklar så vi kan ta en bakker om det blir nødvendig. Klokken 7 efm. hivet vi opp og gikk til ankers lenger inne. Høy sjø, storm av S.W.



«Polarhavet», med kortspel og trekkspel på isen. Foto frå Oleif Eiken

Fredag 18. mars. Klokken 6 føremiddag hivede vi opp ankeret og gikk nord Grunene og satte kurs over Folla til Haraldsøkråka.

Det var gående vind så vi strakte på storseil, fokke og mesan.

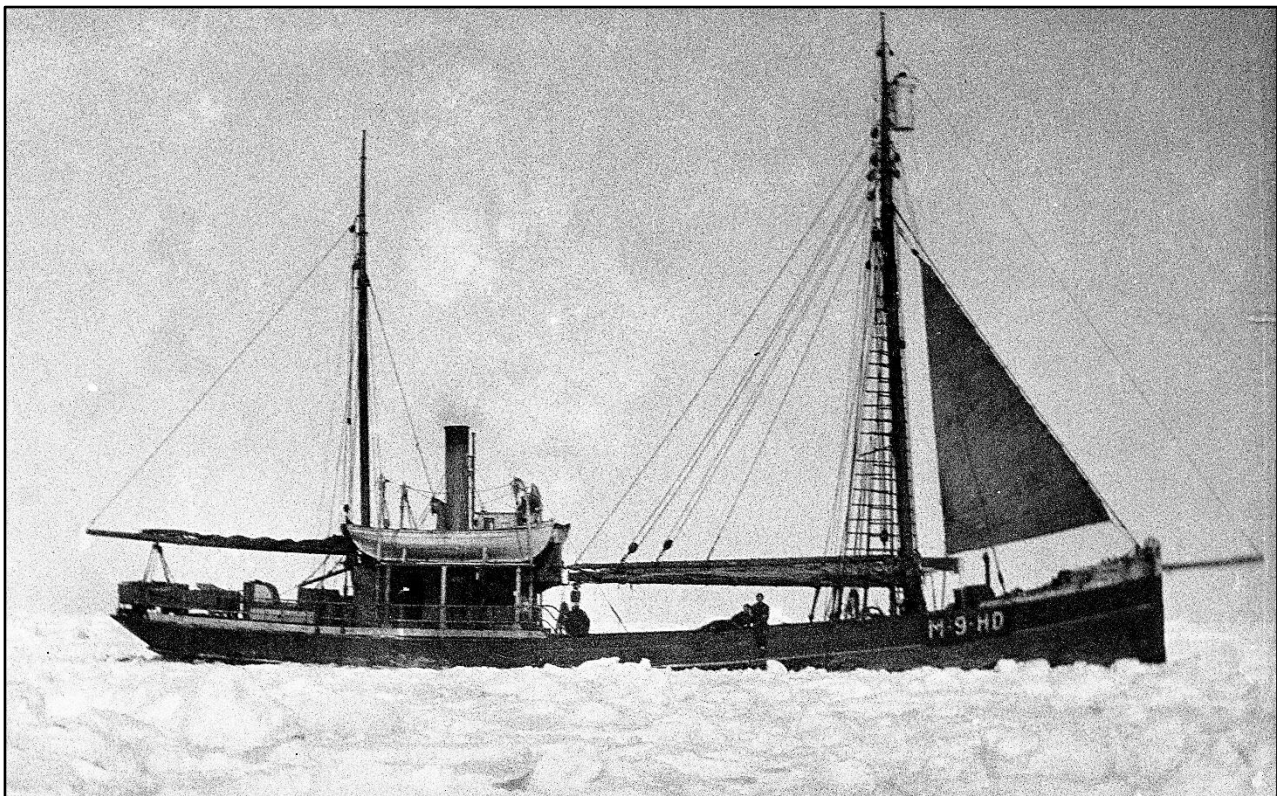
Klokken 12 midnatt passerte vi Sandnessjøen. Vinden har svingt sig fra sydvest til sydost med regnbyger.

Lørdag 19. mars. Vinden dreiet sig på nord, så vi måtte låre ned alle seil. Vi møter mange lastebåter. Vinden dreiet sig litt så storseilet blev påstrakt.

Passerte Støtt klokken 10 på formiddag. Ankom til Bodø klokken 7 eftermiddag. S/S «Signalhorn» fra Brandal låg her fra før. Skipper på den er Ola Rebbestad.

Vi tok oss en tur på land for å få av oss noget hår og skjegg. Der var berre damer med frisøren. Eg synest det var litt flaut, men det gikk bare bra med oss. Jeg var også inn på en butikk med en som hette Ulrik Riedel og kjøpte mig en gitar. Riedel var døvstum. Med det samme jeg kom frem til disken, så tok han en notisbok og en blyant og rakte mig. Jeg fik en god gitar og ønsket at det skulle være mer klang i den enn det var i mannen.

Søndag 20. mars. Hived opp ankeret klokken 4 føremiddag. Gikk ut Landegode og satte kursen over Vestfjorden til Lødingen og videre igjennom Sandtorgstraumen. Klokken 12 midnatt passerte vi Harstad. Fint måneskin, stille.



«Signalhorn»

Mandag 21. mars. Har gått uavbrutt i natt. Klokken 5 førmiddag passerte vi Finnsnes og klokken 6 ½ førmiddag passerte vi Gibostad. Vi ankom Tromsø klokken 11 på førmiddag. Ankret for nordre molo på Pølsehavna. Sterk strøm.

Vi rigget ut klyverbommen og satte en del talreip på storriggen. Vi blåste av kjelen for å få nytt vann på den.

Dei selfangarane sydfra som ligger her er: S/S «Ishavet», S/S «Vesterhavet», S/S «Hvitehavet», S/S «Polheim», S/S «Kap Flora», S/S «Sælfangeren», S/S «Signalhorn» og så vi. Klart veir, svak vind fra nord.

Tirsdag 22. mars. I dag tidlig kom vannbåten på siden med oss og pumpet om bord vann til kjelen. Vi fylte også styrbordsfortanke og vanntanken forut.

Vi fikk stimen på topp til i ettermiddag. Monrad og jeg var i byen og gjorde forskjellig innkjøp til turen. Vi sendte også brever og telegrammer sydover. En del av skutene gikk nordover i natt. Snekave og sydvest kuling.

Onsdag 23. mars. Tidlig i dag hivede vi opp ankeret og satte kursen nordover. Strakte på

storseilet og fokka. Senere blei mesanen også strakt på.

Klokken 10 ettermiddag passerte vi Hammerfest. S/S «Hvitehavet» gikk inn til byen men vi fortsatte videre, frisk vind av sydost, klart veir.

Torsdag 24. mars. Vi ankom til Honningsvåg klokken 7 på førmiddag. Tollvakta kom om bord for kontroll. Senere kom også havnefogden etter sin skjerv. Klokken ti på førmiddag gikk Benjamin og jeg på besøk til familien Oskar Paulsen.

Klokken 3 på ettermiddag hived vi opp ankeret for å gå lenger inn på havna. Alle sælfangerne som låg i Tromsø er nu kommet hit. Nokre hadde ligget i Hammerfest i natt. Det er kuling av sydost og kaldt.

Langfredag 25. mars. Vi tørnet ut klokken 5 på førmiddag og rigget på baugstaket. Klokken 7 hived vi opp ankeret og stakk ut fra havna og satte kursen for Nordkyn. S/S «Polheim», skipper Severin Hessen og S/S «Sælfangeren», skipper Johannes Torvig, S/S «Signalhorn» skipper Ola Rebbestad. Disse tre skutene låg igjen i Honningsvåg.



S/S «Ishavet». Foto frå Ada Johannessen

De andre skuter går nå på en rekke østover, først går S/S «Ishavet», så «Vesterhavet», deretter vi og så til slutt S/S «Hvitehavet». Vi går alle for fulle underseil. Har passert Nord Kyn og vi har satt loggen. Kursen er ost til syd, $\frac{1}{2}$ syd. Svak vind av sydost, klart veir, sjøen rolig.

Lørdag 26. mars. Vinden har nu dreiet sig mere i mote, så det går ikke så fort. Vi måtte låre alle seil for at vi ikke skulle komme for meget ut av kursen. Det skal visst være Påskeaften i dag, men ikke kan jeg merke noe til det. Og det samme er det visst med de andre karene også. Det er kun på maten at en kan merke at det er helg. Det blir mere slingring etter at vi låret ned seilene.

1ste påskedag 27. mars. En behagelig påskemorgen – vi blev tørnet til reving av seil. Vi la inn to rev i storseilet og strakte det på. Så strakte vi på fokke, mellom klyveren og mesanen. Vi ligger an ost til nord. Farten er ikke større enn at vi har måtte sette i gang loggen

flere ganger. Vi har fått en ny skute i sikte. Det er visst S/S «Kap Flora», skipper der om bord er Peder Andresen.

Vi passerte en motorskøyte som lå for andre halser. Den kom antagelig fra Nordisen. I dag tidlig var vi den siste skuta i køen, nu er vi den første igjen. Vi nærmer oss visst isen, for det har begynt å bli kaldere etter hvert. Det begynner å ise litt på rekken også. Kuling av syd ost, snetung luft, høy sjø.

2den påskedag 28. mars. Vinden har vært oss i mot på heile overseilingen, så vi har ikke hatt sjangse til å ligge på kurs. I natt stilnet vinden av, så vi låret ned alle seil og tok dem i band.

Kursen blev forandret fra ost til nord til syd ost. «Kap Flora» er i forvegen og «Vesterhavet» ved siden av oss. Klokken 9 på førmiddag treffe vi på den første knultreisen. Loggen blev innhaldt og den visste en utseilt distanse på 295 min. Isen ligger i strimler.

Her slenger også en og anden ungselen, og vi har plukket om bord 50 stykker. Vi har fylt babords bakse med kull fra rommet.

Før det blev mørkt så såg vi S/S «Remø» av Ålesund, skipper der om bord er Sigvald Remø. Vi såg også en Russisk vaktbåt som skal vakte på linjen Kapp Kanin – Sviatoi Nos. Det er gjennomtrengende kaldt. Det iser alt mulig. I natt, når det er mørkt, skal vi gå enmanns vakt. Sterk vind av syd ost.

Tirsdag 29. mars. Enmannsvakten stoppet klokken 6 på førmiddag.

Har kullet full styrbords bakse fra rummet. Stormen rev utover isen fra den strimmelen vi låg i, så vi måtte flytte til fastere is. Har fått 13 dyr. Folkene har gått langt innover isen med kroktau og dratt dem med seg om bord.

Stormen har blåst i hele dag, men nu mot kvelden løiet den av. Vannledningsrøret fra vanntanken frøs til, så vi fikk ikke vann til byssepumpen.

Onsdag 30. mars. Vi har fangstet i hele dag. Isen er tett og dertil dårlig. Innimellom er der store flak. Fangstresultatet for i dag er vel 300 dyr. Det er blanding av ungsel og gammelsæl. «Kap Flora» har fangstet i nærheten av oss. Vi praiet «Remø» for en stund siden og de kunne fortelle at de hadde ca 3-400 sel. Dei kunne også fortelle



S/S «Kap Flora». Foto frå Anne Karin Notøy

at dei hadde praiet en Russisk isbryter som var på 10.000 tonn og hadde 200 mann om bord, dei fortalte at dei hadde 20.000 sæl. Men om det er sant, se det?

Fin bris av syd. Snebyger og kaldt.

Torsdag 31. mars. Vi gikk tremannsvakt i natt for at vi skulle tømme midtskibstanken for kull. Vi har fangstet i hele dag, men det har gått tregt. Resultatet i dag er ca. 150 sæl.

I horisonten kan vi se «Vesterhavet», «Ishavet» og «Sælfangeren». Fangsten fra i går har vi plattet ned på midtskibstanken, i alt 365 sel. Klokken 12 blev klokken satt frem 1 ½ time. Det blir mange fotbad på oss. Den ene etter den andre går gjennom isen og blir våt på beina. Solen skinner deilig om dagen, men likevel så er det kaldt. I natt skal det gåes en mans vakt. Fint trekk fra syd. Klart veir.

Fredag 1. april. Vi begynte å gå klokken 6 på førmiddag.

Har fangstet litt. I aften blev babordsbåten satt på vannet sammen med lett båten. Vi skjøt fra begge båter ca. 50 sæl. Senere på dagen passerte vi «Polheim». Dei hadde ca 600 sæl. Til natten blev det satt en mansvakt.

Svak vind av ost. Stor dønning fra nordwest.

Lørdag 2. april. Klokken 4 ½ vart vi tørnet ut for å gjøre oss klar til fangsting igjen. Men det var lite sæl og sjå på førmiddagen.

Vi praiet «Kap Flora». Den hadde omtrent same fangst som vi. «Vesterhavet» har også omtrent same fangst som oss.

Det blev bestemt at vi skulle gå østover for å sjå om der er noget at gjøre.

Vi gikk ut av isen og over en bugt til neste odde. Der traff vi på selen igjen. Det er svær dønning, det er svær dønning, nesten som en kan snu magen, helt opp til ørene. Har fått ca 80 sæl i dag. Vi har kullet fra for midttanken.

Søndag 3. april. Vi har bare drevet for vind og vær. På førmiddag gikk vi oss opp litt. Alle



Frå «Sælfangeren». Karane på bilde er ukjende.
Foto Peder Åkre frå Anny Bjørke.

skinna som var på dekk har vi plattet ned på for midttanken.

Det raser en hel storm fra west. Stor dønning.

Mandag 4. april. Vi har gått inn gjennom isen på kryss og tvers for å finne igjen selen. Like før middag kom vi frem på noen enklinger og resultatet vart 96 dyr. I førmiddag fikk vi se land for første gang. Antagelig så er det kysten som strekker sig fra Kapp Kanin og østover. (den kyststrekningen var vi senere ca 200 meter i fra. Det er en lav kyst, men landskapet hever sig opp til en høyde på ca 200 meter over havet. Selve kysten er i reiner etter havvandstanden).

S/S «Vesterhavet» har vært i lag med oss og fangstet. Klokken 7 eftermiddag la vi stilt for natten. Skipperen tok sig en tur om bord i «Vesterhavet». Stor dønning fra west.

Tirsdag 5. april

Vi begynte å gå klokken 4 ½ på førmiddag. Det er lite sel og sjå. Vi har fått ca. 30 dyr og det minkar av. Eg vart uttørnet til hvalrossfangst klokken 2 i eftermiddag. Men så snart skuta kom nær nok, så gikk hvalrossen i vannet. Det var umulig å bruke båten for det var for tett is. Hvalrossen bruker små flak å ligge på, skal den i sjøen så velter den sig bare av flaket. Det er stor dønning og fin bris fra syd.

Vi ser land. Kalle slo hol på et kne. Han datt på kjettingsaksen, men jeg fikk skylden.

Onsdag 6. april.

Vi begynte å gå klokken 5 ½ på førmiddag.



Kvalrosfangst. Foto frå Rikard Karlsen.

Klokken 8 frisknet sydvesten på, så vi måtte stoppe for å legge skuten på drift i le av en isstrimmel. Vinden øket på så vi måtte strekke på torevet storseil og fokke. Vi kan sjå 5 skuter i horisonten. Det er voldsom stor sydwest dønning.

Vi har plattet ned alle skinna og surret fast alt som står på dekk. Vinden har svinget sig frå sydwest til nordwest. Vi bakker på sydwesten. Tiden fordrives med «kasino», «sprøyte» og kabal. Eller vi bare glaner i horisonten.

Torsdag 7. april.

Vi har ligget og bakket. Klokken 10 strakte vi på fokka og gikk med halv fart i maskinen. Kursen er sydwest. Vi ser land i sydost, men ingen is å se, bare en sarvestrimmel. Vi ser dei andre skutene forut for oss. Vi er langt til havs, sydwesten og nordwesten har trykket isen innover og østover. Ni er det skavlsjø av sydwest igjen. Seilene er nedlåret og vi går med maskin mote vinden.

Det er så kaldt at så snart sjøsprøyten står innover dekket så fryser det til is.

Fredag 8. april

I natt vart vinden for sterk, så vi strakte på torevet storseil og fokke og styrte vestover. Da det lysnet såg vi Kapp Kanin i SW til W. Vi er kommen saman med noen Tromsø og Bodø skuter. Det er «Polarulv» av Bodø og «Johanne Schelderup» og flere.

«Kap Flora», «Remø», «Hvitehavet» og «Ishavet» er også her. Like før midnatt gikk vi inn til iskanten og la stilt. Vi låra ned seila og la



Bernt J. Brandal og dagbokforfatter Knut B. Brandal (tv) ca. 1924, mest truleg om bord i «Helgehorn». Foto frå Eivind Brandal.

skuta på drift. Då vi hadde stoppet så ser vi noget som ligner på en sky som farer forbi på himmelen. Det ligner månen i første kvartal. Det er solformørkelse, vi ser berre en liten del av solen.

I natt skrev vi kontrakt om hvem som kunne holde sig fra tobakken. Kontrakten er ikke underkrevet ennå. Jeg har klart mig nå ett døgn. Det er uvant å ikke ha noget å suge på, enskjønt jeg har en masse med tobakk.

Vi gikk inn i isen i ettermiddag. Dønningen har vokset meget. Bølgetoppene inne i issørpen er så store at vi ser bare en fot av toppen på den skuta som er i neste bølgedal, og andre tider ser vi ingen ting.

(Dagboka sluttar der)

Ambu Eigedom AS

Dorry frå Jan Mayen til Ishavsmuseet sine samlingar

Av Arnfinn Karlsen

Øyvind var namnet på den og raud var den også. Til og med kassert. Sikkert for å få den ut av «systemet». Men, det var ikkje med denne båten ideen om å finne på noko løye starta.

Nei, det var med ein gammal kutter frå Frei. «Freigutt» heitte den. Emanuel Kvalvik og broren var eigarar. Den låg utan motor, men det var ikkje noko krise, motorar ligg det av overalt. Brødrene hadde kjøpt ein flott kryssar som heitte «Stigfjord» med ein 2 syl Brunvoll, denne skulle ut og Generalen frå «Freigutt» skulle inn.

Vel, Audun Gården likte ideen med å bruke denne båten berre ganske bra, men han vart med nordover å bisna.

Tja, jau – veit ikkje heilt, vart vel konklusjonen, men før vi fekk ein passande båt til å slepe med ringde Emanuel med beskjed om at kutteren hadde fått lekkasje og at det kunne vere makk i den. Dermed var vi prosjektlause.

Kvar ideen om «notbåten på Jan» kom i frå kan eg ikkje huske, lure på om ikkje ein hareidsdøl som jobba der oppe nemnde at der var ein som var lite i bruk. Audun og eg vart raskt einige om at det ville vere ein passande tur å hente heimatt denne båten. Dette var i 1982, trur eg.

Etter opptil fleire forsøk på å få overta den med stasjonen på Jan Mayen vart heile prosjektet oppgitt. Det var styr med mva, Nato, frakt – ja, kun problem.

Etter mange prosjekt og år seinare, kom der ein Ålesundar ned på kaia medan eg dreiv på med reperasjonar på «Mykle».

Jau, fyren verka stort sett både normale og greidde han, so vi vart sittande på rekka og prate. Han nemnde at han hadde arbeida på Jan Mayen. Dermed gjekk det kun sekunder før det handla om den notbåten.

Svein Ove Flaten kjende sjølvstekt godt til kva båt det gjaldt, og eit øyeblikk seinare hadde han ringt sin gamle stasjonssjef på øya og lagt fram



Dorryen i bruk på Jan Mayen. «Polarbjørn» i bakgrunnen.

problemet. Som no slett ikkje var noko problem. Ein månad seinare vart båten levert i Bodø.

Frå Bodø gjekk den vidare som dekkslast med ein godsbåt og sjøsett i Ålesund. I tilfelle av at Listeren ikkje var gangbar gjekk vi til Ålesund med «Orient» - ein gammal, kutter som Terje Grønmyr hadde funne tak i oppe i Svolvær.



Dorryen kjem med godsbåt til Ålesund.

Gisle Rafteseth var skipper og med Terje, Arne, Stig og meg til matrosar gjekk vi spente til Ålesund for å taue heimatt «Øyvind». Flaten stod klar i Ålesund med bil og ordna naudsynt tur til Shell for å skaffe startbatteri og Cola. Med nytt batteri var det ikkje nei å høyre frå Listeren, den starta tvert!

Utan lydpotte og luftkjølt motor – i ein liten jarnbåt, kan dei fleste forstå støynivået. Olje var



Vil den starte? Arnfinn Karlsen og Svein Ove Flaten studerer den gamle Lister-motoren.

der på tanken so det var berre å kurse for Tjørnvåg. Men på høgde med Hogsteinen var det like før hovudet brast, av støy!

Heldigvis låg der ein av Forsvarets kvilestolar i båten og inne i den fann eg noko vatt som eg fekk stappa i øyrene og etter det var det kun velstand.



I Forsvarets kvilestol, Arnfinn Karlsen, med kurs for Tjørnvåg.

Det gjekk strykande i godvêret og knappa 3 timar seinare var vi ved kai i Tjørnvåg. Ei lang historie om ein bagatell, men med tanke på alle

tonna denne båten har frakta til lands på Jan Mayen med naudsynnte forsyningar for å halde oppe Norsk aktivitet på øya er det i alle tilfelle, i det minste, ein veldig viktig båt sett med nærdane for slikt sine auge!

Den vart lite brukt av meg og sett på land same haust i 2009. Stig Aurvaglid og eg pussa den opp og malte den. Sidan har den stått lagra her. Flott at den no er komen under museet sine venger. Motoren vart levert noko seinare til Jan Mayen. Båten er bygd på Stord Værft, og det er Leirvik Sveis som har teikna den. Det var fleire som bygde slike båtar i stål, f.eks Brendesmiå / Notrull i Hjørungavåg.

Så langt Arnfinn Karlsen.

Eirik Torbergson var stasjonert på Jan Mayen i til saman fire år i perioden 1960-1966.

Han hugsar godt når båten kom til Jan Mayen sommaren i 1964. Før dette hadde dei brukt flåtar og pramme til å frakte på land gods til øya. Dei hadde også brukt ein litt eldre fangstbåt på om lag 20 fot, men denne var i minste laget, og det hadde vore mange utfordringar med å få i land gods.

I 1963-1964 var Bjarne J. Brandal stasjonssjef på Jan Mayen. Eirik gramma seg til Bjarne over den vesle båten, og uttrykte at dei burde hatt noko anna, gjerne ein brukt snurpedorry.

Bjarne hivde seg rundt, han kjende sjølv sagt nokon som viste mykje om slike båtar.

-Det skal eg ordne, seie Bjarne, og hivde seg på telefon til ein onkel i Brandal. Jau, Bjarne kom attende ikkje lenge etter på, snurpedorry ordna og snart på veg.

Eirik Torbergson meina at denne båten då «låg og slang på Brandal», i alle tilfelle var det på Brandal handelen vart ordna.

Dette var då i ei tid der desse dorryane vart fasa ut, og det var mange av dei rundt om kring.

Bjarne har fortalt i ettertid at han hadde bede om at rekninga skulle sendast Forsvaret. -Å faen, var svaret i andre enden på telefonen, hadde eg vist det skulle eg ha tatt mykje meir betalt!

Då båten kom til Jan Mayen i 1964 sto der ein Marna motor i den. Denne synest dei på Jan

Mayen var litt liten, og ikkje lenge etter fekk dei nordover ein ny motor, ein Lister, som dei monterte inn i båten.

Eirik Torbergsen laga båtvogna som var i bruk på Jan Mayen til å drage fram dorryen heilt fram til den vart kassert i 2005.

Gisle Rafteseth som har levert alle foto frå «heimkomsten» til båten fortel til Isflaket: «Då båten var komen til Tjørvågane vart vi einige om å kalle opp båten etter Svein. Eg hadde ikkje sett denne mannen før den dagen vi henta båten, og han var ikkje ombord med oss på «Orient», Arnfinn henta han på kaia i byen med Askeladden som han brukte til byen.

Vel ute på riggen i Nordsjøen laga eg sjablong til namn, som i følge Arnfinn var Svein Olav, og mala namnet på båten då eg kom heim. Svein Flaten kom på besøk i Tjørvågane ein dag, men det var ikkje nokon reaksjon på namnet på båten, så Arnfinn, litt snurt, lurte på om ikkje han synest namnet var bra, båten var tross alt kalla opp etter han! Ette me'? Svein Olav for helv....? E' heite SVEIN OVE !!! Arnfinn hadde gått å kalla mannen Svein Olav i månadar.

Eg leita opp gråmalinga og mala over så det stod att Svein O. Meininga vår var god, utføringa derimot...

Lenestolen er forresten frå messa på Jan Mayen og gav Svein Ove flashback om både det eine og det andre. Fest og basar på messa til tross, den knakk saman av vekta til Arnfinn på ein litt rufsete Harøyfjord på ein av våre turar i open båt vi gjorde til Hitra då vi skulle på besøk til Per Johnson».



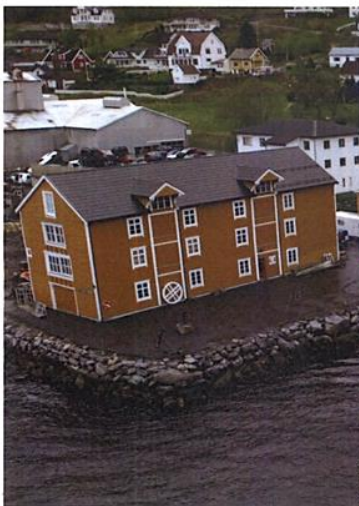
Snurpedorryen frå Jan Mayen er komen (attente?) til Brandal. Foto Webjørn Landmark

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

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



Fullt hus på årets første polarkveld

Av Leiv Arne Grimstad for
Vikebladet/Vestposten

Foredraget om den 102 år gamle polarhelten Harald Landmark Marø fylte konferansesalen på Ishavsmuseet i Brandal fredag 22. februar. Kjelda til Johannes Alme (hovudinnslag) og Martin Karlsen jr. sine innlegg var eit todagars opptak heime i Marø si stove i Halifax påska 2018.

- Det er vel ikkje mange igjen, skal Marø ha sagt då han fekk vite at han skulle vere tema under årets første polarkveld.

Men fleire av slektningane hans var der – og aller nærast i så måte var søskenbarnet Amanda Torheim.

Det er lagt opp til seks slike kveldar utover i året. At den hardt prøvde norsk-kanadiaren skulle få ei livslengd på over hundre år framstår som underleg – med tanke på alt han måtte gjennomgå under 2. verdskrig og både før og seinare under dei mange polare ekspedisjonane. Stikkordet er kanskje «herding».

Det var altså i fjor at Johannes Alme og Martin Karlsen jr. – med stønad frå Ishavsmuseet - reiste over Atlanteren for å teipe Marø «før han vandra».

Marø hadde vore telefonintervjua før, men Alme forstod at livshistoria hans var så spesiell at han måtte få meir ut av mannen.

– Han e' steine klar i hauda, men han lever ikkje i hundre år til! skal Martin Karlsen jr. ha kvitra.

Fangsten vart ein intervju-teip, innspelt over to intense dagar.

Kor lenge Harald Marø held ut, veit vel ingen. Då Alme og Karlsen sat der i stova fortalde Marø at han for ei tid tilbake hadde vore hos legen og fått vite at han truleg hadde berre to månader att å leve.

Dermed var det full fyr med å skrive testamente. Men så gjekk dei to månadene – og då tre månader hadde gått ringde Marø like godt til legen og sa: «E' sitte no her og venta, e'!»



Harald L. Marø, Johannes B. Alme og Martin Karlsen i stova til Harald. Foto Johannes Alme.

- Du blir utruleg audmjuk og liten etter å ha høyrtden gripande historia hans. Det var sterkt, sa Alme mot slutten av foredraget sitt.

Skippertype

Alme innleidde med å fortelje at Harald Marø var ein «skippertype».

- Det var mykje E': «E' gjorde, E' tenkte ...» - Men han er humoristisk, har ei skarp tunge og framfor alt eit imponerende, detaljert minne, slo han fort fast. Dei som var ute etter gode replikkar denne kvelden fekk påfyll – både frå krigshendingane og dei polare eventyra (han hadde sin første tur som femtenåring – til Kvitsjøen).

At han opplevde å bli torpedert i alliert teneste i Stillehavet var berre ein start på det som skulle kome. Seinare overlevde han tre år i japansk fangenskap – og meinte å ha røynt at japsane ikkje var det spor betre enn tyskerane. Japsane trudde han var engelsk spion, men slo det frå seg fordi Marø var så dårleg i engelsk ...

På liste over dei falne

Marø voks opp i Slevika i Ålesund der «mora var både mor og hest».

Han var styrmann på Polarbjørn då den overraskande meldinga om den tyske okkupasjonen av Norge kom våren 1940. Han ville straks heim og slåst, men det var for seint,

og i staden fekk han slåst på eit anna kampavsnitt; Stillehavet.

Frå krigshendingane skildra han «blod som stod som ei fontene» - ein tilstand han i ettertid kommenterte med «e' blei litt bunnsatt».

Harald Marø hamna på ei liste over falne – og hadde fått fortalt at heile slekta hans heime i Norge var utsletta. Men då han kom heim til gamlelandet etter krigen viste det seg at alle i slekta levde. I tillegg måtte han korrigere lista over falne.

«De' ekje bare å være i live når dei tror du e' død», skal han ha sagt.

Martin Karlsen jr. berømma han med utsegna: «Ingen skipper har vel levert så gjennomgåande god kvalitet».

Han la si personlege ære i å lykkast, men sjølv om han framstod som ein tøffing, likte han dårleg å drepe uskuldige dyr.

He' du tefta, so he' du tefta

På spørsmål frå salen etterpå, om kva som gjorde at han alltid fangsta så godt, var konklusjonen «teft». «He du tefta, so he du tefta».

- Men han kjende vindretningane og straumane langs Labradorkysten, sa Alme.

Kanskje er det meir ei salt skrøne enn sant at dei andre skutene brukte å følgje Marø på veg til feltet, fordi han visste kvar selen låg. Og at Marø – etter å ha samla dei andre skutene der det IKKJE var sel – stakk av dit han visste det var sel.

Alme hadde også prøvt å få Marø til å seie noko om haldninga si til det evige. - Kva tenker du på? hadde han spurt.

Vil ikkje stille bakerst

Svaret frå Marø var at han ikkje var religiøs, men at han prøvde å oppføre seg godt – på vona at Han fanst – og at han då ikkje stilte bakerst.

Flinke til å fortelje er både Johs Alme og Martin Karlsen, så foredraget skumma unna og vart ført vel i hamn – og så var det «saltkjøt, flesk og erter» på menyen

Plukkefangst:

Norig vinn for fyrste gong ei sak ved britisk priserett

(Sertelegram til «den 17de Mai»).

I 1916 kapra engelskmennene selfangeren «Jopeter», som høyrde til skipsreidar Peter S. Brandal. Etter tingingar i 1 ½ aar fekk han utlevert fartyet, mot aa betala til den engelske staten so mykje som skuta var verd. Det britiske riksstyret kjøpte farmen.

Brandal anka saki inn for den britiske priseretten som i desse dagar har sagt sin dom. Retten dømde den britiske regjeringi til aa betala attende summen det fekk av skipsreidar Brandal, og elles skal han ha full skadebot for den skade kapringi valda. Dette er fyrste gongen Norig har vunne ei sak ved britisk priserett. Hr. Brandal var sjølv tilstades daa domen fall,.

(Avisa «Den 17de mai» torsdag 15. mai 1919)

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

Arktisk Jaktsafari

Kjell G. Kjær er ute med ny bok, «Arktisk Jaktsafari, Storviltjakt i ishavet 1859-1909».

Kjær har tidlegare gjeve ut «Ishavsfarerne» frå same tidsepoke. Han har også, i saman med Ulf Aasebø, gjeve ut boka «Tragedien i Svenskhuset».

I tillegg til dette står Kjær bak ei rekkje artiklar i årbøker og i «Polar Record».

«Arktisk Jaktsafari» handlar om storviltjegerar som dreiv jakt i ishavet frå 1859 til 1909, historiene er henta frå jegerane sjølve, i brev, dagbøker og publiserte forteljingar og avisomtalar. Skipsjournalar og tolljournalar er andre viktige kjelder for opplysningar i boka.

I første omgang var det britiske adelege med erfaring frå storviltjakt i Afrika, Asia og Sør-Amerika som ville nordover. Etter kvart melde adelege og kongelege på kontinentet seg på, og då dei meir organiserte jaktcruisa kom i gang etter 1890, vart tilbodet også attraktivt for rike amerikanarar. Dei kom nordover å leigde ishavsskuter til sine jaktturar, andre hadde eigne yachtar. Dei leigde gjerne inn erfarne skipperar til islosar og skyttarar.

Den skotske godseigaren James Lamont var ein av dei første som let seg inspirere av Dufferins skildringar. Han gjennomførte i alt fem jaktekspedisjonar til ishavet, og skreiv fleire bøker om turane.

Det var fleire profesjonelle selskap som marknadsførte dette, til dømes Vesteraalens Dampskibsselskap og Arktisk Sports Bureau i Tromsø, men aller størst var turistverksemda til William Bade.

Kjær fortel i boka om mange ishavsjegerar med fine titlar, mellom andre markien av Ormonde, baron Henry Gore-Booth, keisar Wilhelm II, grev Otto von Zedlitz og grev von Westerholt, men den som tok kaka, meiner Kjær, var hertugen av Orléans.

Hertugen var eksilkonge av Frankrike, men gjorde likevel alt for å leve opp til statusen som statsoverhovud. Da han i 1905 ville leige polarskuta Fram, sa styresmaktene først ja, men

vert nei da hertugen insisterte på å segle under fransk flagg.

Hertugen hadde med seg både kammerherre, livlege og butlar på turane.

Det var skikkeleg stil. Da han felte ein isbjørn, serverte butlaren champagne, og det franske flagget gjekk til topps mens butlaren stemde i den franske nasjonalsongen, fortel Kjær.

Møte mellom barske norske ishavsfararar og utanlandske stormenn nord i ishavet er gjennomgangstema i boka. Desse møta kunne føre både til konflikhtar, og til dei gode historiene.

Arktisk jaktsafari var ein aktivitet som varde i over 100 år.

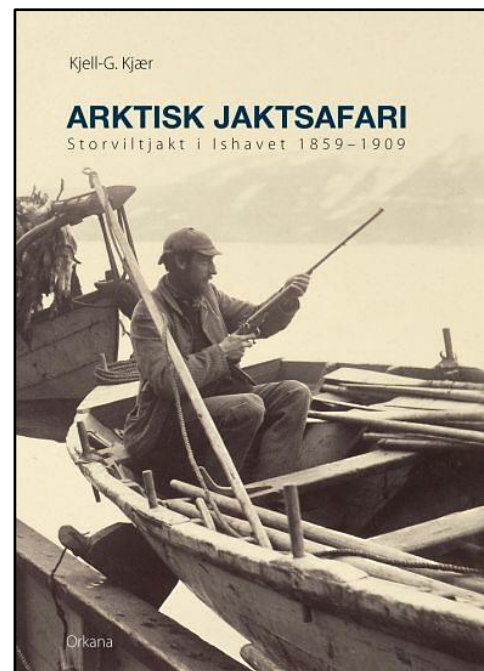
Etter boomen rundt hundreårsskiftet dabba jaktturismen av, men heldt i det små fram heilt til isbjørnen vart freda i 1973. Då var troféjakt på kvalross og svalbardrein for lengst forbode.

Det er eit imponerende stykke arbeid Kjell G. Kjær har lagt ned i denne boka, og resultatet er både god og interessant lesnad, og eit viktig bidrag til den norske fangst- og polarhistorie.

Illustrasjonane i Arktisk jaktsafari er også unike, i tillegg til at boka inneheld fleire foto frå ishavet som ikkje har vore publiserte tidlegare.

«Arktisk Jaktsafari» kan kjøpast på Ishavsmuseet både på netthandel og i butikken. Det kan også Kjær si bok «Ishavsfarerne». (utsolgt frå forlaget).

Fredag 30. august kjem Kjær til Ishavsmuseet og fortel frå boka.



Dagbok

”Veslekari ” sin tur til Nordaust-Grønland 1940

(og påfølgende turar 1940-1942)

Dagbok ført av skipper Johannes Riise

(Del 2 av 2. Dagboka er gjengitt ordrett etter originalen. 1. del i Isflaket nr. 4-2018)

Fredag 1 August

Kom til Sidisfjord kl 11 formiddag lagde langs siden av en Destrøjer som var skadet av miner. Bejnte arbeide med en gang 65 man

Lørdag 2-8-41

Ligger langs siden av Jageren

Arbeider der det meste av folket. Dykkerer og en del av folket var om bord i en Tråler som Kom ind som hadde lekasje hadde vært på grund skal tette han. Surver og kalt

Søndag 3-8-41

Var langssiden av en stor Krydser som kom ind. Losset om bord forskjelligt fra Jageren. Jik langs siden av Tankbåten kl 6 ½

Mandag 4-8-41

Ligger langs siden av Jageren forskjelligt skjibsarbeide

Fint ver

Tirsdag 5-8-41

Måtte kaste løs fra jageren og gå ut og Tørne for det Kom så mange Krigere ind som skulde Bunkre skal gå langs siden i morgen tidlig
Fint ver

Onsdag 6-8-41

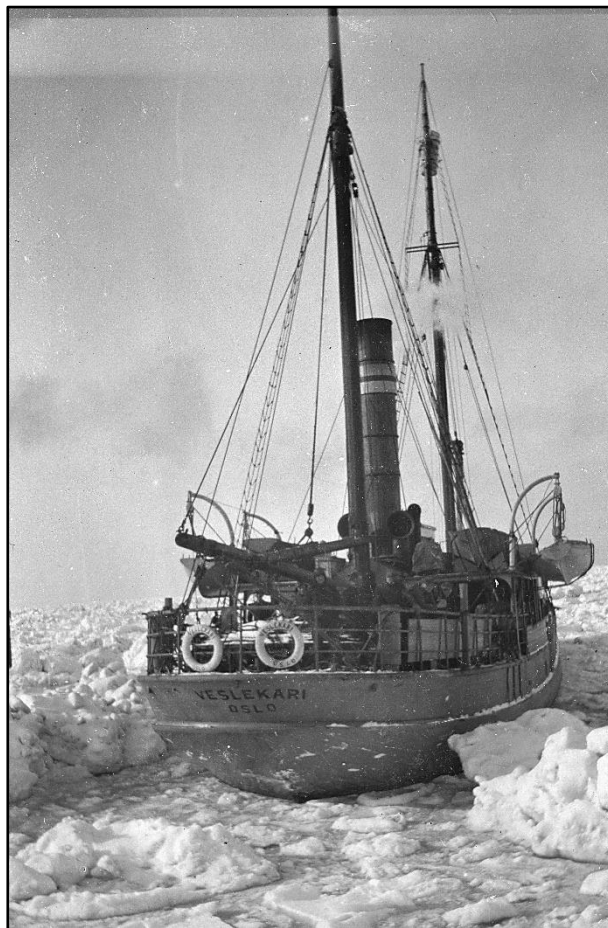
Jik langssiden av Tankbåten kl 6 i kveld. Skal vere klar at gå herfra Kl 10 i morgen. Kos-6 skal vere med til Røikja-vik

Torsdag 7-8-41

Jik fra Seidisfjord kl 11 i formiddag Konvoyert av Kos 6. Fint ver

Fredag 8-8-41

Paserte Portland kl 11 i kveld Fint ver er i følge med Kos 6 fremdeles



«Veslekari» i «Oslo tida», 1925-1926.

Lørdag 9-8-41

Fremkom til Røikjavik kl 9 om Kvelden og tørnet på Reden.

Søndag 10-8-41

Ligger stille holder helg. Fint ver

Mandag 11-8-41

Fik ordre at gå langs siden av en stor troppebåt som lå på Reden Tok ombord en masse gods jik til Kaien og losset

Tirsdag 12-8-41

Ligger på ytre havn. Hivde op kl 4 ettermiddag og jik ind til Bunkerstasjonen for at Kulle

Onsdag 13-8-41

Bunkret sirka 25 ton forhalte ut til Malaen og atterfortøie der for at holde Kjel-sjau Blåste av Kjelen kl 1 etter middag. Liten storm fra N.

Torsdag 14-8-41

Ligger agterfortøiet og holder Kjelesjau.

Storm fra Nor

Fredag 15-8-41

Blev ferdig med Kjelesjauen stak fyr kl 4 i ettermiddag.
Forskjelligt skjibsarbeide

Lørdag 16-8-41

Jik langssiden av Akershus tokombord endel og redskaper jik ind på på fjorden og var langs siden av en tank-båt og satte ombord en pumpe med slanger

Søndag 17-8-41

Jik indover til langsiden og bejynte at pumpe men det jik ikke. jik ut til Byen ijen og ankret kl 6 om ettermiddagen

Mandag 18-8-41

Jik ind på havnen og tok ombord 4 pumper og 4 slangekasser jik langs siden av Akershus og satte ombord endel og tok ombord endel

Tirsdag 19-8-41

Jik ind til Tankbåt kl 9 i dag morges bejynte at pumpe leins. Holt på til kl 11 om kvelden da var han stragst lens

Onsdag 20-8-1941

Blev ferdig inde ved tankbåten kl 3 i ettermiddag. Jik ind til Byen og fortøiet langs siden av "Akershus"

Torsdag 21-8-41

Jik ind på havnen og tok ombord alt utstyr til tankbåten var ind og fik det ombord. Kom tilbake og tørnet kl 6 ½ om kvelden

Fredag 22-8-41

Var indover til "Perser" Kom til Byen ijen kl 6 Tørnet På Reden. Skal langs siden av Akershus i morgen kl 7

Lørdag 23-8-41

Jik langs siden av Akershus i dagmorges kl 7 ½ Jik derfra og indover til Tankbåten for at pumpe over Bensin Tørnet på reden i Røikjavik kl5 ettermiddag

Sundag 24-8-41

Jik indover til tanke båten kl 7 ½ i dag morges lå der til kl1 ettermid dag Jik til byen og tørnet Jik indijen kl 6 om Kvelden for at vente på Skjeljungur som vi skulde pumpe full blev liggende der i nat Jik ind og fylde vatn til kjelen i dagmorges kl 8

Mandag 25-8-41

Jik indover til Båten kl 10 i dagmorges etter og ha fylt vatn Kom til Røikjavik kl 5 i ettermiddag etter og ha fylt skjeljungur

Tirsdag 26-8-41

Jik indover til tankbåten i dagmorges kl 7 dunket på skjeljungur til kl 12 Fortok forskjellig Klargjøringsarbeid til non Kommer igjen i kveld kl 7 skal da fylde han igjen så vi blir liggende her i nat

Onsdag 27-8-41

Ligger ved tankbåten fremdeles. skal fylde han i morgen tidlig ijen

Fylte tankbåten i dagmoges. Jik ind til byen for at fylde vand. Jik utover til vraket kl 2 etter middag fylte skjeljungur for andre gang i dag. blir liggende her for natten

Fredag 29-8-41

Blev ferdig med tankbåten kl 6 ½ i kveld Bejynte at renne sjø i han till balast. skal langs siden på "Akershus" i morgen tidlig kl 8 senere "Persia"

Lørdag 30-8-41

Jik langssiden av "Akershus" og tok ombord luftkom pressor og var langs siden av Persier med den og satte ombord der

Sundag 31-8-41

Ligger tørnet ved Kleppsur isammen med Akershus. Holder helg

Den 1 september

Mandag 1-9-41

Fik ordre om at vi skulde ut på en tur Jik langs siden av Akershus og tok ombord forskjellige saker Jik fra Røikjavik kl 10 om kvleden

Tirsdag 2-9-41

Passerte Røikjaneset kl 7 i dagmorges Kl 3 30 ankret vi op i en bugt som ligger stragst vest av Ørabakkli. Der ligger 2 Hvalbåter og en slepebåt som holder vagt over en undervansbåt som ligger i fjæra.

Onsdag 3-9-41

Jorde et forsøk på høivand i nat men forjeves den sitter got fast. Jorde ennu et forsøk kl 3 i ettermiddag både Hvalbåter og slepebåten de fik han til og forandre sig litt skal forsøke kl 3 i natt Fint ver

Torsdag 4-9-41

Jorde et forsøk både Hvalbåten og slepebåten men Hvalbåten brak sleperen så båten kom bare et lite stykke

Fredag 5-9-41

Fikk båten av land kl 5 i dagmorges. Jorde klart til og slepe til Røikjavik Var klar at gå derfra kl 1 i ettermiddag Fint ver

Lørdag 6-9-41

Kom til Røikjavik kl 4 i dagmorgen Blev slipsat kl 4 ½ i etter middag. for Bund smøring 3 timers overtid forhaling og Bunnsmøring

Sundag 7-9-41

Står på slippen Holder helg

Mandag 8-9-41

Blev satt på vatnet i Kveld kl 7. Jik til ankers på ytre havn. Regn og surver

Tirsdag 9-9-41

Jik langsiden av Akershus og losset der en del kasser og pumper kl 6 jik vi indover til Perser og fik om bord endel slanger og 2 pumper Ankret på Reden i Røik javik kl 8 ½

Onsdag 10-9-41

Var i land og hentet en pramme og satte pumperne i dei slepte hende ind i Bugten der Portugiseren ligger pumpet han Tum men lekasjen var så stor at han må yderlige tettes

Torsdag 11-9-41

Har holt på og jøre Klart til og forsøke Portugiseren en gang til Har sat ombord yderlige 2 pumper til skal ut kl i nat

Fredag 12-9-41

Fik ordre om at gå til Hvalfjorden for at tette en lekasje på Undervanns-båten som lå ved siden av et stort verkstedskip

Lørdag 13-9-41

Blev ferdig i Hvalfjorden i middags tider Jik til røikjavik ijen ankret på reden kl 4 ettermiddag

Søndag 14-9-41

Ligger stille Holder helg Fin fint ver satte 2 pumper over i en stimpram 1 time

Mandag 15-9-41

Har lagt stille i hele dag. Har jort klart til at trekke av båten i morgen "Polaric"(s) "Isbjørn" og to norlandsbåter kom hit fra spitsbergen



«Polaric» på Svalbard i krigsåra. Foto Sverre Omås.

Tirsdag 16-9-41

Jik til Portugiseren i dagmorges kl 7 var ferdig der til middag Jik ind på havnen og senere ut til

en torpedert tankbåt som kom ind. Tørnet på reden kl 5

Onsdag 17-9-41

Var ind til Persieren og pumpet til kl 11 Jik og tørnet ijen frisk s vestlig vind med regn

Torsdag 18-9-41

Var utover og hentet noget av vinsen til Tankbåten Jik indover på Byhavnen lagde langs siden av så han fik hive det på land

Fredag 19-9-41

Har lagt stille det meste av dagen. Var en tur ind på havnen for at hente et anker men der var ikke plas så vi jik utigjen og hentet det med motorbåten

Lørdag 20-9-41

Har lagt stille i hele dag. Har tat ombord 4 Pumper og en fra masse slanger fra Portugiseren som de har vist opjit Bunden er vist helt opreven

Søndag 21-9-41

Har vært to gonger ut til Tankbåten med pumper og slanger Tørnet kl 5 ½ på Reden Bergensfjord

Mandag 22-9-41

Har vert to ganger utover til tankbåten satte om bord slanger og arbeidsfolk
Storm fra SV med regn. Tørnet på reden kl 4 ettermiddag

Tirsdag 23-9-41

Jik til Tankbåten kl 10 i formid-dag Kl 1 ½ jik vi til Akranes og så på et fly som hadde strandet
Kom til Røikjavik kl 9 og tørnet på Reden

Onsdag 24-6-41

Har vert utover til tankbåten to ganger i dag veret er bra i dag Kl 9 ½ jik vi derfra Kveld

Torsdag 25-9-41

Storm fra SO flauer av ut på ettermiddagen. Var to gonger utover til tankbåten Tørnet kl 9 ½ på reden

Fredag 26-9-41

Jik til Tankbåten kl 8 i dagmorges

Derfra ind på byen og så til tankbåten ijen. Senere jik vi til Akranes for at hente rester av flyet

Kom til Røikjavik kl 8 og fortøiet ved N Kaien storm og regn

Lørdag 27-9-41

Losset flydelerne. Var ferdig med det til kl 3 sirka. Jik til ankers på reden

Søndag 28-9-41

Jik til en Norsk lastebåt. Norse-Laddy hun hadde vert på grund og fåt et stort hull i forpiken satte ombord To pumper for at holde henne lens

Mandag 29-9-41

Jik til Norse Laddy kl 10 i dag morges videre til Tankbåten og en anden båt som hadde fåt endel skade Tørnet lø 6 på reden Regn og surver

Tirsdag 30-9-41

Var først til "Norse Laddy" Jik derfra til Tankbåten og hivde op for at flytte han ind om øia i smulere vatn Tørnet kl 8

Onsdag 1 Oktober

Jik langssiden av Tankbåten kl 10 i dagmorges har vert der i hele dag. Jik ind på havnen og tørnet kl 6 i kveld

Torsdag 2-10-41

Jik til Norse Laddy i dag morges kl 8 med sirka 30 mann som skulde losse losse dekkslasten av fordek
senere var vi langssiden av tankbåten Var til Norse Laddy kl 5 ½ og hentet folket og jik til Byen med dei

Fredag 3-10-41

Har vert inde på havnen og skulde bunkre men det har vært så fullt at det har ikke vært råd

Lørdag 4-10-41

Jik ind og hentet folket og satte ombord Norse Laddy og derfra til siden av tankbåten. Tørnet på reden kl 4 ettermiddag

Sundag 5-10-41

Jik på havnen og hentet folket kl 8 satte dei ombord i "Norse-Laddy" Jik derfra til

Tankbåten 1 anker som skulde flyttes. Tørnet kl 2 om natten på reden

Mandag 6-10-41

Har vært to ganger utover til Norse Laddy. Og vært ind på havnen og bunkret

Tirsdag 7-10-41

Jik ind på havnen i dagmorges kl 8 forat hente soldater men de kom ikke. Jik utover til kl 11 blev der til kl 5 da vi jik og ankret

Onsdag 8-10-41

Jik ind på havnen kl 8 i Dagmorges og skulde hente folk men de kom ikke

Jik langs siden av Akershus tok ombord 1 ank er og 4 lås Kjetting til ankeret

Tørnet kl 6 ½ på reden

Torsdag 9-10-41

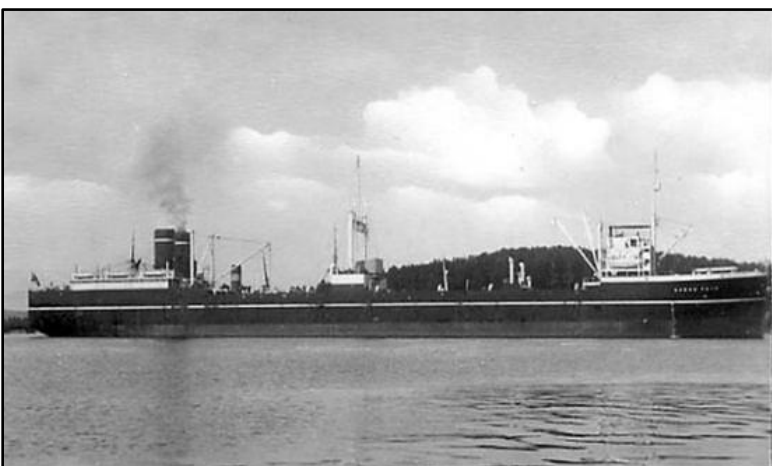
Jik ind på havnen kl 8 ½ Lå der til middag, jik langssiden av Var der til 8 ½ Tørnet kl 9 om Kvelden

Fredag 10-10-41

Har ført endel material fra Norse Layd til var ferdig kl 8 om kvelden Tørnet på reden

Lørdag 11-10-41

Jik langs-siden av valkokeriet Sven-Foyn som var indkommet Torpedert i nat den havde fåt et stort hull i siden. Derfra til "Norse- Leidy". Tørnet kl 6 på reden



«Svend Foyn» torpedert 7. oktober 1941 i posisjon 60° 37'N, 21° 44'W

Søndag 12-10-41

Jik utover til Norse Laydy kl 11 i dag formiddag. Senere var vi langssiden av Sven-føijen Tørnet kl 6 på reden

Mandag 13-10-41

Jik langs siden av "norse laddy"

senere var vi langssiden av en tankbåt. Jik ind på havnen og fortøiet ved en av Kaierne

Tirsdag 14-10-41

Jik til verkstedkaien kl 10 i dag-morges. Jik derfra med Chifen kl 2

Var langssiden av "Svenføyn" "Tachhe" Norse Laddy lagde stilt kl 4 ½ for natten

Onsdag 15-10-41

Jik ut av havnen kl 11 i dag formiddag Langssiden av Norse-Laddi Sven Føyn og en engelsk Tankbåt Lagde stilt kl 8

Torsdag 16-10-41

Var langs siden av de samme båtene som i går fint ver Lagde stilt kl 7 langs Kaien

Fredag 17-10-41

Var langs siden av Norse Laidi

Jik ind på havnen kl 3 ettermiddag blev liggende der i natt

Lørdag 18-10-41 Jik langs siden av "Akershus"

Liten storm fra NO Jik ind på havnen og lagde stilt for natten

Søndag 19-10-41

Jik ut i dagmorges kl 7 Var til "Akershus" "Norse Laidi" og Aredoma Lagde stilt kl 5

Mandag 20-10-41

Jik utover i dagmorges og jik langs siden av Norse Laidy var med og flytte hende lenger indover til Keppsvik fortøiet på inder havn kl 3 ½

Tirsdag 21-10-41

Var utover til "Tachee" med 2 livbåter Kom ind på havnen ien kl 4 ½ ettermiddag

Onsdag 22-10-41

Jik utover til Norse Laidy kl 10 i dag-morges Kom ind ien på byhavnen kl 5 fortøiet ved Bunkerstasjonen

Frisk Kuling fra Ost

Torsdag 23-10-41

Var en tur ut logssiden av "Akershus" som skulde gå i valfjorden Jik indijen og fortøiet ved bunkerstasjonen storm fra SO med regn

Fredag 24-10-41

Var ut-over til med en del taugverk Jik ind til Kullageret og fortøiet for natten

Lørdag 25-10-41

Jik utover i dag formiddag Kom ind på Havnen kl 6. og fortøiet for natten

Søndag 26-10-41

Var utov er til Norse Laidi Kom ind på byen kl 6 ikveld og fortøiet for natten

Mandag 27-10-41

Var to gange langssiden av Akershus To Sven Føijn To Norse Laidi lagde stilt på havnen kl 5

Tirsdag 28-10-41

Var langssiden av Norse Laidi og Sven Føijn Lagde stillt på havnen kl 6

Onsdag 29-10-41

Var langs siden av Norse Laidi jik ind for at bunkre tørnet kl 8 på reden

Torsdag 30-10-41

Var utover til Sven føijn Kom indijen kl 3 fortøiet ved Norkaien

Fredag 31-10-41

Jik utover til Sven Foiy i dagmorges kl 8 Til Norse Laidy i middagstider Lagde stillt kl 7 om kvelden

Lørdag 1 November

Var utover til Norse Laidy med skuten 2 ganger med motorbåt til Sven Foyn Lagde stilt kl 4 på havnen

Søndag 2-11-41

Jik til Tarhei kl 12 i formiddag senere Sven Foyn Lagde stilt kl 6 om kvelden

Mandag 3-11-41

Har vert utover til Tarhei og Sven Foyn to ganger i dag lagde stilt kl 6 om kvelden

Tirsdag 4-11-41

Jik ut i en havnen Tørnet og hivde på sjøen endel store stolper sluttet kl 5 om kvelden

Onsdag 5-11-41

Jik uttil Sven Foyn til kl 12 Kom ind til Byen kl 5 om kvelden Nordost kuling med sne og kalt

Torsdag 6-11-41

Jik til Sven Foyn kl 8 i dag morges ind til Persier med stokker Lagde stilt kl 5 ½ om Kvelden

Fredag 7-11-41

Jik utover til sven Foyn kl 9 i dagmorges derfra til Perser Der skulde vi sette ut motorbåten og jeg kom imelem kassen med slanger og motorbåten og klemret en fot stygt så vit som vi kan forstå så er der ikke brud jik til køys

Lørdag 8-11-41

Jik utover til Sven Foyn i dag kl 9 senere til Perser storm fra SO Lagde stillt kl 6 på havnen. Ligger til køis

Sundag 9-11-41

Jik utover til Sven Foyn i dag morges kl 9 Lå der til kl 4 jik ind på havnen. Lå der til kl 5 Jik utover for at hente arbeidsfolket

Mandag 10-11-41

Jik til Sven Foyn i dagmorges kl 8 Har vært der i hele dag. Har lagt for det meste i dag også da benet ikke er bra

Tirsdag 11-11-41

Jik til Sven Foyn kl 8 i dagmorges blev liggende der til kl 4 Jik ind på havnen Har vært oppe i dag

Onsdag 12-11-41

Jik utover til Sven Foyn kl 10 i dagmorges. Jik indover og hivde nogle stokker på sjøen var ferdig kl 4 ½ fortøiet kl 5 for natten

Torsdag 13-11-41

Jik ind over til Perser kl 9 idagmorges

Jik til byen ijen etter middag Tok ombord 4 kveiler og livester ombord i Akershus lagde stilt kl 7

Fredag 14-11-41

Jik utover til Tarhei kl 10 i dagmorges senere til Kleppur Fortøiet på havnen kl 4 ½ for natten
Fik høre at vi skulde på Jantur

Lørdag 15-11-41

Jik utover til Tarhei kl 9 i dagmorges
Jik indover til akershus og satte ombord 6 kasser som vi hadde på dek
Jik til til middag lagde stilt kl 5 ½ for natten

Søndag 16-11-41

Jik langs siden av (??) kl 9 i dag skulde losse endel Pumper men det blev ikke noget av
Jik utover til Akershus satte de ombord der skal begynne at laste for Jan i morgen

Mandag 17-11-41

Jik til Baldur Kaien og begynte at ta ombord Proviant til Jan Mayen turen

Tirsdag 18-11-41

Har lagt og tat ombord proviant i hele dag.
Blåste av kjelen for kjelesjau kl 4 i ettermiddag

Onsdag 19-11-41

jor klart til Jan turen

Torsdag 20-11-41

Jor klart til Jan turen Skal gå i morgen kl 8

Fredag 21-11-41

Jik fra Røikjavik kl 9 i dagmorges
Passerte snefjeldsjøkul kl 5 ½
Fint ver

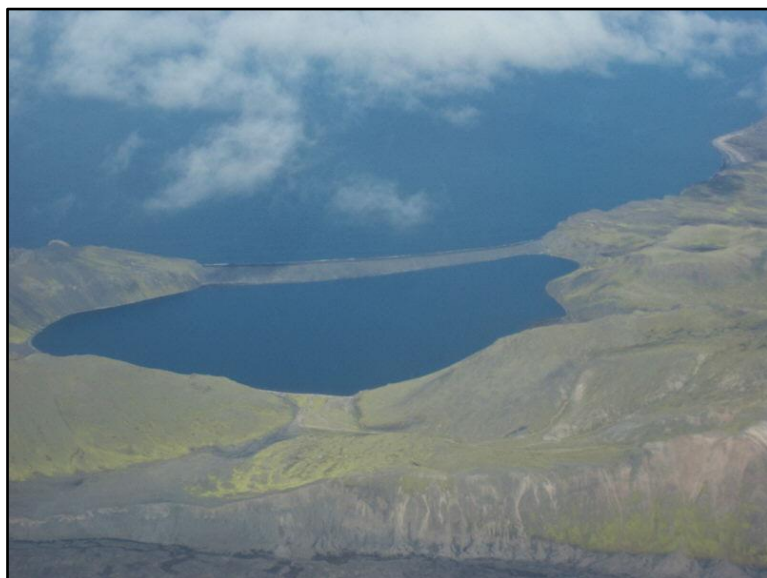
Lørdag 22-11-41

Passerte strømsneset kl 12 middag
Fra Kap Nor satte vi kurs direkte på Øien. Fint ver laber SV bris så eg voner at vi får fint ver

Søndag 23-11-41

Har hatt første maskjinskaden (??) dat ned så vi lå stille i 1 ½ time NNO bris med skodde

Mandag 24-11-41



Nordlaguna, Jan Mayen. Foto frå Svein Ove Flaten.

Bra ver i dag men volsom slingring. I nat hadde vi et uhel i det at stor bommen slog sig løs og brekket av så nu er vi uten storbom Venter at være ved Øien i morgen middag

Tirsdag 25-11-41

Var klar at tørne utfor Norlagunen kl 3 ½ ettermiddag megen skodde så det er vanskelig og ta seg frem

Onsdag 26-11-41

Fik melding fra Øien om at det skulde bli storm fra N så vi måtte snu og forsøke at Komme frå ssiden

Kom til Egøia kl 12 middag i dag Jik vinden sig ostlig så vi kunde ikke ankre der forsetter vestover og forsøker at kome på insiden ijen men det er volsom slingrer og

Torsdag 27-11-41

Tørnet ved Norlagunen Kl 12 i nat (??) ver. Jorde et forsøk med og fore på land men det blev for stor dønning så vi måtte slutte Det er fremdeles dårlige Veirmeldinger

Fredag 28-11-41

Ligger til ankers utfor N.Lagunen
Frisk N.Bris så det er stor dønning og snekave umulig og lande nogen steder

Lørdag 29-11-41

Bejynte at losse i dag i 10 tiden



Ved landingsplassen ved Nord Laguna, Jan Mayen 1942. Foto frå Stig Hjelvik

Kuling fra S så det går
ikke bra stor dønning fra N Vest

Søndag 30-11-41
Storm fra S så det er ikke råd og jøre noget ligger
tørnet ved Norlagunen
Fik losse fra kl 9 til 11 da blev dønningen så
stor at vi måtte slutte ijen

Mandag 1 Desember
Var ferdig med losseingen til kl 3 etter middag
Bejynte at jøre os klar at gå Tiden blev bestemt
til kl 9. skal gå til Aukerøiri

Tirsdag 2-12-41
Forsetter med kurs for Aukerari
Bra ver

Onsdag 3-12-41
Venter at være med Grimsøia i nat i 2 tiden. stor
sjø

Torsdag 4-12-41
Fik land i sigte kl 10 i dagmorges Grimsøia og
landet innen for SVest Kuling så det går småt

Fredag 5-12-41
Ankom til Aukerøiri kl 6 ½ i dag
Bunkrer og fylder vand og skal så forsette til
Røikjavik

Lørdag 6-12-41
Jik fra aukerøiri kl 10 idag Stiv N kuling med
snebyger

Søndag 7-12-41
Passerte Kap Nor kl 9 i dagmorges Strømneset
kl 12 middag
Påfriskende S Vest kuling går ind til Bulungavik
for at tørne for natten

Mandag 8-12-41
Jik fra Bolungavik i dag morges Kl 6 Passerte
Stålberghuk kl 4 ½ Bra ver med stor sjø
Jøkulen kl 12 mit Stiv N Vest kling

Tirsdag 9-12-41
Storm fra N Vest fik land isigte kl 7 i dagmorges
Ankret i Røikjavik kl 10 ½ Fik ordre om at
Komme ind på havnen jik ind og fortøiet
langssiden av en lastebåt ved Bunkerskaien

Onsdag 10-12-41
Ligger i Røikjavik forskjelligt skjibsarbeide skal
ind til Gamle-sjefen så snart som muligt. Traf
søn til (??) som var på Hareide for leinge siden

Torsdag 11-12-41
Ligger i Røikjavik Var en tur indover til
"Aredona" fortøiet i Byen kl 3 ettermiddag.
Storm fra SO

Fredag 12-12-41
Var utover til Norse LAidy med 10 fat olje
Lagde stilt kl 4 om ettermiddagen frisk SO vind

Lørdag 13-12-41
Var bort til Verkstedpiren og tokomb 60 fat olje
og vor ombord i Norse Laidy med fortøiet på
havnen kl 3 ettermiddag storm fra SO

Søndag 14-12-41
Ligger stille Storm fra SO med regnbyger

Mandag 15-12-41
Jik ut til en lastebåt i dag morges kl 10 Jik ind
på havnen ijen langssiden av en danske og tok
ombord 1 lås kjetting senere bunkret lagde stilt
for natten kl 6

Tirsdag 16-12-41
Har ver i treden på havnen i hele dag har vert
langssiden av 5 båter som har forskjellige små
skader

Onsdag 17-12-41



Norske soldatar utanfor Norges hus i Akureyri, Island 1942. Foto frå Stig Hjelvik

Har vert i traden i hele dag
Var ut til en stor troppebåt og skjifte over et anker var ferdig kl 6 om kvelden

Torsdag 18-12-41
Har vert utover to turer i dag senere har vi losset endel oljefat og tat ombord et lås kjetting som skal om bord i en danske

Fredag 19-12-41
Har vært for det meste stille i dag var ut og tok over et anker og 3 lås kjetting

Lørdag 20-12-41
Har vert ute og gått i hele dag. Fint ver

Søndag 21-12-41
Var utover til en båt i dag Kom ind til Byen kl 1 ettermi
Har vert fri senere

Mandag 22-12-41
Har vert i treden i hele dag har vert langssiden av forskjellige båter som har fått skade under stormen lagde stilt kl 7 ½ om kvelden

Tirsdag 23-12-41

Jik indovertil Har siden ver langs siden av
"Akershus" tat ombord et anker 3 lås kjetting

Onsdag 24 Juleaften
Har vært ute og gått en gang i dag frisk NO vind
Kalt. Trist juleaften Om natten Kom det fyr i lugaren forut mannsakpet fik ødelagt alle sine klær og megen ødelagt lugaren

Torsdag 25-12-41
Jik indover til valfjorden kl 9 i dagmorges for at hive ut et anker og 3 lås kjetting. Så det er dårlig første juledag

Fredag 26-12-41
Kom til Røikjavik kl 1 i ettermiddag var sta og livertte et anker til til en tråler var ferdig kl 3 2 Juledag

Lørdag 27-12-41
Har vert ute og gått to ganger i dag. Senere har vi fylt vatn lagde stilt kl 4 ettermiddag

Søndag 28-12-41
Har vert ute med Vodslev og inspiserte to båter
Kom ind på havnen kl 1 ettermiddag. Fint ver. lit regn.
Fik Svar på Jule brevet som eg sente i fjor fra London i dag over et år gammelt

Mandag 29-12-41
Har ver ute og gått i hele dag omtrent
Bra ver

Tirsdag 30-12-41
Låg stille i formiddag etter middag har vi vert ute og gått i hele dag. Regn og surver

Onsdag 31-12-41
Nyttårsaften
Har vert ute og gått to ganger i dag reg og stiv kuling fra syd

1 Nyttårsdag 1942
Har lagt stille i hele dag holder helg

Fredag 2-1-42
Har lagt stille i hele dag

Lørdag 3-1-42

Jik utover til Akershus kl 1 i ettermiddag tok ombord 4 kasser og 1 pumpe Jik ind og fortøide for natten

Søndag 4-1-42

Jik indover til "Perser" i dag kl1 skulde jøre klart og trekke den av med springflo isom med Akershus men det blev forsent skal bejnde i morgen ijen

Mandag 5-1-42

Har vert ved "Perser" i hele dag. Regn og sur-ver

Tirsdag 6-1-42

Har jort to forsøk med "Perser" i damorges og i kveld men uten resultat den står gåt

Onsdag 7-1-42 Har bunkret senere var vi utover til 3 båter den siste var "Tarhei" som vi pumpet lens

Torsdag 8-1-42

Har vert ute i hele dag Har vert med Tarhei og lenset nokre tanker for sjø

Fredag 9-1-42

Jik ut med arbeidere i dagmorges kl 8 ½
Til "Perser" og E.L Consti kl 1 kom de og hentet all for det kom ind en båt som havde sprunget lek arbeidet der til kl 1 om natten

Lørdag 10-1-42

Har vert ute med Perser i hele dag Kom ind hit kl 7 om kvelden og fortøiet for natten

Søndag 11-1-42

Har vert ute og gåt to ganger i dag Storm og stor sjø med snekave

Mandag 12-1-42

Har vert ute og gåt to ganger i dag
Storm og ruskever Isleningene har bejynt at inrede agterenden ijen

Tirsdag 13-1-42

Har vert ute og gåt i hele dag var sta og skjifte et stort anker til en Amerikaner men det jik dårlig stor sjø og slingring så vi ødela rekken vår og brekte lossebommen til Amerikaneren ankret var vel 4 tonn

Onsdag 14-1-42

Har vert ute og gåt to ganger i dag langs siden av Akershus og senere var vi langssiden av en bensin båt og tok to som var forderva brendt

Torsdag 15-1-42

Sterk storm fra Syd så vi har måtte satt i land en masse fortøinger. Det skal vere fire lastebåter som har drevet på land og to mindre Vi skal vere klar at gå ut så snart han flauer av

Fredag 16-1-42

Var utover og tok manskapet som hadde drevet på land strakst utfor Røikjavik
Det skal vere båter som har drevet på land der av er 4 i Røikjavik de andre er runt om kring her i dag er det stille og fint ver

Lørdag 17-1-42

Har vert ute og samlet pumper og slanger og sat om bord i et strandet Hvalkokeri skal ut med Arbeiderene i morgen

Søndag 18-1-42

Jik utover til Akershus kl 8 ½ i dag morges senere var vi til "Baron" storm og regn fra SV

Mandag 19-1-42

Jik ut med arbeiderne kl 8 "Akershus" hvalkokeriet og flere lagde stilt kl 8 ½ om kvelden

Tirsdag 20-1-42

Jik langs siden av Akershus med arbeidere senere langsiden av det store hvalkokeri for at skaffe stim til Pumpene Kl 12 blev sjøen så lav at vi måtte gå derfra jik ind på havnen 5 ½ jik vi langs siden av Akershus med Polnes fortøiet kl 7 ½ storm fra S Ost regn

Onsdag 21-1-42

Ji ut i dagmorges kl 8 Akershus Hvalkokeriet Ettermiddag jik vi ind på havnen for at lense en Dansk båt som det blev brand ombord

Torsdag 22-1-42

Har lagt stille til kl 3 Da jik vi langssiden av Akershus og tok ombord en stimslange og jik til Tarhei for at lense hende

Fredag 23-1-42

Jik ut i dag kl 10 var på siden av valkokeriet senere var vi utover og lette etter en båt som vi ikke fant senere assisterer vi Sond som Kjørte sig på grun ope i sundet til

Lørdag 24-1-42 Var ute og jik til kl 3 i ettermiddag siden har vi lagt stille ved siden av Akershus bra ver lit snekave

Søndag 25-1-42

Jik utover kl 8 i dagmorges med ei masse soldater som skulde orne med lasten til en Norsk båt som hadde slingret laus Var ferdig til middag var fri resten av dagen

Mandag 26-1-42

Jik ut i dagmorges kl 9 Var langs siden av Valkokeriet lå der til kl 1 da blev han så frisk at vi måtte gå der i fra fik broen ødelagt da vi jik fra

Tirsdag 27-1-42

Jik ut i dagmorges kl 10 jik ind til Baron Jik til byen kl 4 for at gå på Juletefest som skulde bejynde kl 5

Onsdag 28-1-42

Jik indover Til Baron Kr kl 10 i dag. Kl 12 måtte vi gå derfra grundet storm lagde stilt resten av dagen

Torsdag 29-1-42

Jik ut i dagmorges kl 9 HAr vært ute i hele dag Kom ind på havnen kl 7 fortøiet langs siden av Akershus

Fredag 30-1-42

Jik i dagmorges kl 9 Kom på havnen og fortøiet kl 7 for natten

Lørdag 31-1-42

Jik ut i dag-morges kl 9 Var langssiden av El Castor med arbeidere siden var vi langssiden av en anden med soldater. Lagde stilt for natten kl 7 ½ om kvelden

Søndag 1 Februar 1942

Har vert ute og gåt i hele dag til slutt lenset vi Tarhei Var ferdig med det til kl 9



Et av de norske Catalina-flyene fotografert i drivisen ved en av stasjonene på Island 1943. Foto frå Stig Hjelvik

Mandag 2-2-42

Jik kl 1 i ettermiddag Var to ganger langssiden Rom og El Costa fortøiet langs siden av Isbjørn kl 7 ½ om Kvelden SO Kuling og surver

Tirsdag 3-2-42

Jik ut i dagmorges kl 9 Har komet mange båter i dag for at var en Konvoy som jik lagde stilt kl 7 for natten

Onsdag 4-2-42

Har vert inde i dag har bunkret og fylt vaten reign og surver flauleg

Torsdag 5-2-42

Jik ut til Ta kl 11 ½ for at livere 3 ton kul fortøiet på havnen kl 4 for natten tet tåke og regn

Fredag 6-2-42

Jik ut i dagmorges kl 8 ½ Har vert ute siden med de forskjellige båtter lagde stilt kl 5 for natten

Lørdag 7-2-42

Jik ut i dagmorges kl 10 med Islandsjengen Var med forsk jellige båter Kl 4 jik vi langs siden av en Rusisk båt fortøiet på havnen kl 5 for natten

Søndag 8-2-42

Jik indover til Persier kl 9 i dagmorges lå der hele dagen for at skaffe stim fik hende flot kl 12. Tok ombord 3 pumper og slanger og Rør jik til Akershus og losset om bord der fortøiet på havnen kl 5 for natten

Mandag 9-2-42

Jik ut til en Panama båt i dag morges kl 9 med soldater og arbeidsfolk bejnte at losse den det var en som drev på land under stormen sluttet kl 5 om kvelden. fint ver S lig bris

Tirsdag 10-2-42

Jik ut til samme båter i dagmorges kl 8 Har losset i hele dag fortøiet på havnen kl 5 ½

Onsdag 11-2-42

Jik utover til Panamabåten med soldater og bejnte at losse men det blev så stor dønning at vi måtte slutte

Var langs side av Tah for at sette ombord nogle kasser

Torsdag 12-2-42

Har vert stille i hele dag Frisk vind fra N. Var ut til Tar og satte op 4 kasser så det blev på dekk

Fredag 13-2-42

Har vert to gonger utover til El siste gongen tok vi last på dekket

Lørdag 14-2-42

Har vert ute med same båt i dag også satte en last ombord i Skagen

(Dagbok slutt)

Avskrift ved Odd Arild Brandal

Plukkfangst:

Tidlig ute

«Blomstersæl» til Ishavet

Motorkutteren «Blomstersæl» gik igaar ut paa sælfangst i Ishavet. Det er usedvanlig tidlig paa aaret, kutteren er leiet av Bjørnøen Gruppe Co., og skal først gaa til Bjørnøen og derefter paa sælfangst.

(Tidens Krav 12. mars 1919)



Sjølvs 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.

På annan stad i bladet har du lese om snurpedorrien frå Jan Mayen som no er komen til Ishavsmuseet. Stor takk til Arnfinn Karlsen for å ha lagt ned ein innsats for å berge den, og at han no gjev den til museet. Det er ikkje få lastar med utstyr denne har frakta i land på Jan Mayen gjennom åra.

Stadig sig det på med nye gjenstandar til museet. Ikkje minst foto og dokument. Dette er vi sjølvsagt svært takksame for. Stadig vert meir og meir foto digitaliserte og såleis lettare tilgjengeleg både i utstilling og for publisering i Isflaket. Gjennom vinteren har også ein heil del arkivdokument blitt digitalisert.

Årets sesong med polarkveldar har kome godt i gang og først ut var Johannes Alme og Martin Karlsen som fortalde om Harald Landmark Marø. Meir om det annan stad i bladet. Første polarkveld samla nær fullt hus med 130 frammøtte. Om lag halvparten av desse fekk servert skikkeleg ishavskost etter foredraget med saltkjøt, flesk og erter. Forebels er det planlagt seks polarkveldar dette året, men meir kan kome til.

Populært vart også arrangementet «Natt på museet» for born i alderen 10-12 år. Dei tilgjengelege plassane vart fullbooka på få timar, og museet måtte også sette av to dagar på rad for å få plass til alle som ville melde seg på. Endå var det venteliste på born som ville med, så dette arrangementet vil også bli gjenteke seinare.

Ishavsmuseets Venneforeining skipa også til quiz-kveld denne våren, også det eit arrangement som vi håpar skal kunne verte eit fast innslag. Venneforeininga har også no kome inn under Grasrotandelen til Norsk Tipping, så no kan du registrere deg som gjevar til Ishavsmuseets Venner gjennom denne. Korleis du går fram kan du lese om i annonse annan stad i bladet. Venneforeininga håpar at mange ishavsvenner landet rundt vil velje nettopp Ishavsmuseets Venner med sin grasrotandel. Alt overskot frå kontingent og arrangement i Venneforeininga går til ulike prosjekt og utstyr ved Ishavsmuseet.

No sist støtta venneforeininga museet ved å kjøpe ny industrivarmepumpe til ein verdi på gode 30.000,- Årskontingenten til Ishavsmuseets Venneforeining er også i år uendra og vert sendt ut i desse tider. Foreininga vonar på at enda fleire vil kome til som støttemedlemar og mottakarar av Isflaket.

Ishavsmuseet Aarvak ynskjer velkomne til eit variert program på museet i 2019. Vi har eit godt og variert tilbod til både små og store utetter året. Fleire arrangement vil kome til.

Kvar torsdag frå 31. januar til 27. juni: Potetball bufeet med godt tilbehør kl. 14.00-18.00

Komande arrangement på museet:

Fredag 5. april

Polarkveld med boklansering. Svend Otto Remøe «Fanget i polarisen» «Den dramatiske historia om D/S «Remøy».

Boknasild, mjølkesupe og godt tilbehør etter foredraget. Påmelding for middag. Bill foredrag og middag kr. 300,- kun foredrag kr. 100,-

Onsdag 1. mai kl. 13.00

«Søndagsmiddag». Film i foredragssalen.

Fredag 17. mai kl. 13.00-17.00

Familiebuffet med varme og kalde rettar, dessert og kake.

Søndag 16. juni kl. 13.00-17.00

Søndagsmiddag. Film i foredragssalen

Sankthansaftan søndag 23. juni kl. 13.00-17.00
Rjomegraut i kafeen.

Søndag 7. juli

Søndagsmiddag med sosakjøtt og riskrem i kafeen kl. 13-17.

Fredag 30. august kl. 19.00.

Polarkveld med Kjell Kjær, Arktisk jaktsafari. Bokpresentasjon.

Middag etter foredraget. Bill foredrag og middag kr. 300,- kun foredrag kr. 125,-

Søndag 1. september kl. 13-17

Søndagsmiddag

Fredag 20. september. KL. 19.00

Polarkveld med Jan Wangaard. «Maud returns home». Film og foredrag om berginga og heimturen av polarskuta «Maud».

Middag etter foredraget. Bacalaobufeet med kvit og raud bacalao. Bill foredrag og middag kr. 300,- kun foredrag kr. 125,-

Fredag 11. oktober kl. 19.00

Polarkveld med Jörg Trobitzsch. På selfangst med M/S Venus i austisen 1963.

Servering i kafeen etter foredraget. Bill foredrag og middag kr. 300,- kun foredrag kr. 125,- Kun middag kr. 235,-

Søndag 20. oktober frå kl. 13.00

Søndagsmiddag med familiebufeet og film i foredragssalen.

Fredag 1. november kl. 19.00

Lutafisk-kveld. Ishavsmuseets Venner byr inn til årets etargilde med Lutafisk og alt godt av tilbehør. Påmelding. Kr. 275,-

Fredag 8. november

Quiz-kveld på museet. Samle venegjengen og meld på lag til museet.

Enkel servering

Laurdag 16. og søndag 17. november

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

Kvar torsdag frå 29. august til 5. desember: Potetball bufeet med godt tilbehør kl. 14.00-18.00

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

Polarolje er eit reint destillat framstilt av olje frå yngre grønlandssel. Etter mer enn 5 års klinisk forskning, viser forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsvekkende resultater, og kan vise til følgende helseeffekter:

- Behandling av ømme og stive ledd
- Bedring av immunforsvaret
- Hindrer sårddannelser og eksem
- Regulerer mage/tarmfunksjonen
- Behandler psoriasis



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brønnøysund, Stryn, Stårheim, 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, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

Arctic White 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,-

