



# ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1– 2014 16. årgang kr. 70,-

**Leiar:**

## **Dramaet i Nord Atlanteren.**

Åtte små skuter legg ut på oversegling til fangstfelta ved Newfoundland. Det er februar 1939, skutene er; «Isfjell» fra Tromsø, «Nyken» og «Saltdalingen» fra 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 75 år sidan dramaet i Nord-Atlanteren.**

Tre skuter kjempar meir enn dei andre, dei må giapt for dei store naturkreftene. Tre skuter forliser, ei av dei med 18 mann. «Polarbjørn», «Polaris» og «Drottningholm» gjer den heltebragd å sette ut fangstbåtar i det opprørte havet med bølgjer 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.

Uveret auka på, og skutene vart etterkvart liggande å bakke på veret. «Saltdalingen» var den første som fikk merke uveret. Brått kom eit frykteleg brot av ein stor sjø veltande inn over skuta, slo styrehusveggen i bitar, rampionerte bestikken og rulla som ei levende steinrøys over båtdekk. I ei evigheit låg skuta under å rista og skalv.

Kort etter var det «Nyken» sin tur. Dei sto på brua og følgde brotten som kom, og kunne ingen ting gjere. Det samla sjø i seg, vaks til eit stort berg som steig og steig og slo ned over skuta som eit knytteve slag. Frå «Saltdalingen» såg dei ikkje igjen «Nyken» inne i den voldsame sjøen. Etter ei stund oppfatta dei ei melding på radioen. «Nyken» kalla «Isfjell». Meldinga som kom var kort men ikkje til å misforstå;

Maskinrommet er fylt med sjø, vi ligg tungt med akterskipet, vi treng assistanse.

«Isfjell» hadde sakka akterut men hadde fått av brotta dei også. Dei tre Brandalsskutene slapp heller ikkje unna. Særlig «Arktos» som var kolfyrt hadde fått problem. «Polarbjørn» hadde fått med meldinga frå «Nyken» og utifrå den korte meldinga frå dei to andre forstod dei at dei tre skutene var i havsnaud. Dei sende straks ut SOS melding.

Men så, så kom eit nytt brott og «Nyken» sende ut meldinga; «Hallo «Isfjell» og «Drottningholm», viss dere hører meg så svar straks!» Frå «Polarbjørn» og «Arktos» høyrer dei at «Nyken»-folka takker for alt. «Viss «Saltdalingens» folk blir reddet, så be dem hilse hjem. Er det noen som kan hjelpe oss så må dere komme nå». Dette var det siste teikn på liv frå «Nyken» og dets mannskap.

Situasjonen for «Saltdalingen» og «Isfjell» hadde samstundes blitt alvorleg, og anmodning om hjelp kom nesten samstundes frå begge. «Vi har stor skade på skroget, og ber om å bli tatt opp snarast råd. Men leit for all del etter «Nyken» først». «Drottningholm» kryssa heile natta på leit etter «Nyken», men måtte etter kvart avskrive «Nyken» somapt, og starta leite etter «Isfjell».

«Polarbjørn» og «Polaris» vart einige om å prøve å gå ned til «Saltdalingen».

Operasjonen med fangstbåtar høyrr til det utrulege. Men det var dette dei to skipperane 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 tome, båtdekk og styrhus likna ei nedtrøydd trekasse. Dei tok 3 –

4 mann i båten og etter tre turar kvar var alle 18 mann frå «Saltdalingen» redda. «Polarbjørn» og «Polaris» gjekk straks i gang å leite etter «Isfjell». Det var «Drottningholm» som fann «Isfjell». Livbåtane frå «Drottningholm» var ein del større enn frå dei to skutene, og var bemanna med ni mann. Ei stund var dei nede ved slingrekjølen, i neste augneblink oppe ved båtdekk. Første forsøket vart mislukka. Dei bestemte seg for å prøve noko anna. Dei slakka ut båten i line bak «Drottningholm» og ned mot «Isfjell». Der sto dei klare å hoppa i båten straks han kom langs sida. Denne operasjonen vart gjort to gongar, og heile mannskapet frå «Isfjell» vart redda om bord i «Drottningholm».

«Nyken» såg dei ikkje meir av. 18 mann var sakna. Dei makta ikkje å ri av stormen til hjelpa kom.

Isflaket kjem her med første utgåve i 2014.

God lesnad!

Brandal 8. mars 2014

Webjørn Landmark – redaktør.

## ISFLAKET

**Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.**

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

**Redaksjon:** Webjørn Landmark, redaktør [webjorn@ishavsmuseet.no](mailto:webjorn@ishavsmuseet.no) og Sven-Aslak Veiseth, leiar Ishavsmuseets Venneforeining. Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr. 250,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 500,-

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no)

[www.ishavsmuseetsvenner.net](http://www.ishavsmuseetsvenner.net)

[www.facebook.no/aarvak](http://www.facebook.no/aarvak)

**Forsidefoto:** Svaløy i Vesterisen. Foto: Carl Emil Pettersen

ISSN 1891-9480

## Innhald

Operasjon «Ice vulcan»	Side 4
Populær polarkveld	Side 12
Framand fugl i Brandal	side 13
Nesset blar i minneboka	Side 17
Tornøes ekspedisjon 1931	Side 27
Tormod Jensen	side 43
Filmpremiere, Ishavshanda	side 45
Ukjente kanaler i Antarktis	side 47
Frå arkivet	side 49
Ny utstilling på Polaria	side 52
Frå samlingane	side 54
Nytt frå Ishavsmuseet	side 56
Ottringfiskaren	side 58
Polarstar i Polen	side 66

## Agn skjeraren

I Stretet blir Håkjerring brukta til agn. Ein tek eit stykke av fisken og skjer i passe stykke. Ein dag vart agn skjeraren plaga, kniven beit ikkje. Det var ikkje råd til å få av ryggen på Håkjerringa. Maskinisten kom då til å undra seg. Det var no merkelig at kniven ikkje bit på dette. La meg få prøve. Men kniven beit ikkje betre for han heller. Nei dette må vi undersøke, sa han. Dei tok før seg agn stykke, og i ryggen fann dei ein del av ein vier. Ja, det er no merkelig kva den kjerringa kan sluke. Eg har sett forskjellig, men dette er toppen, sa maskinisten. Ja, agn skjeraren måtte også undre seg over kva den fisken hadde i seg. Han hadde ikkje mistru til maskinisten. Men den som hadde lurt vieren på plass var nok skøyaren frå maskina.



# Operasjon «Ice Vulcan»

Av Jarle Kverndal

## Om «Ice Vulcan»

Under opprydding i gamle papirer på Loran-stasjonen i Bø, dukket det opp en kopi av en rapport om en ferd til Jan Mayen i 1958. Det dreide seg om å finne høvelig plass for å anlegge Loran-A sendestasjon. Rapporten er skrevet av major Karl Schønning Andreassen, som var leder for gruppa. Det var representanter fra US Coast Guard, Forsvarets Bygningstjeneste, fra Værvarslinga for Nord-Norge, og antakelig også fra Polarinstituttet. Jeg kjenner ikke til så mange av de personene som var med, men ut fra den orienteringen som ble holdt i Forsvarsstaben før avreisen er det mye mulig at representanter for entreprenører var med,

Per Gulbrandsen og Widerøe til dømes. Vi vet jo at disse senere var på Jan Mayen og bygde stasjonen som senere ble hetende Olonkin City. Meteorologen og polarveteranen Gennadij Olonkin var med som kjentmann og representant for Værvarslinga. Han hadde overvintret på Jan Mayen tidligere.

Det var jo en mannsterk delegasjon som brukte 2 uker på oppdraget. En kan nok tenke seg at det ikke ville vært så romslige forhold i dag, verken med folk eller tid. Men det var jo slik den gangen, man var ikke kommet i gang med rasjonaliserings- og effektiviseringshysteriet enda. Slik var det nok under bygginga av stasjonen også, og ellers i den første tida under driftsenheten av de 2 Loran-systemene. Men alt var jo mye mer manuelt enn i dag, slik at det var behov for mange hender for å sikre et godt driftsresultat. På Jan Mayen var det antakelig 4 eller 5 mann på våken vakt hver natt, på 2 Loran-stasjoner, kraftstasjonen og Metten. Erik Herje, som da var stasjonssjef på met-stasjonen og Jan Mayen Radio, det vi nå kaller gamlemetten, var senere sjef for Loran-A stasjonen på Tarva i mange år.

Rapporten beskriver veldig godt det vi kjenner som typisk Jan Mayen-vær, raskt skiftende

mellom regn, skodde og vind fra alle kanter, men innimellom med et gløtt av sol og da så tindrende klart og gnistrende skarpt at en kunne føle seg hensatt til en drømmeverden.

Innsatsen under oppholdet på øya er det ingenting å utsette på. Det ble travet en del kilometer og utholdt en del strabaser for å fullføre oppdraget. Nå var det jo sommer, og de kunne bruke hvilken som helst tid på døgnet, bare været tillot det. Lyst nok var det vel hele tida, men for å kunne gjøre de målinger og undersøkelser som var omfattet av oppdraget, måtte de nok ha et visst minimum av brukbart vær.

For alle som har vært på Jan Mayen en eller flere sesonger kan det kanskje være av interesse å lese denne rapporten. For de som var der i 60-åra, i pionertida, vil det kanskje vekke til live gode gamle minner om en tid som aldri kommer tilbake, da man var ung og eventyrlysten.

Og det er merkelig nok slik med mange at opplevelsene av naturen på denne øya, og helst når det var uvær, gjør så sterkt et inntrykk. Men kanskje kommer det av at det er så sjeldent det er virkelig godvær på Jan Mayen. Denne øya ligger jo der hvor kulingene og stormene kommer fra når de er på tur til Nord-Norge.



Beerenberg, Jan Mayen. Foto: Henrik Landmark, Ishavsmuseets arkiv.

# OPERASJON «ICE VULCAN» JAN MAYEN 1958.

Dagbok ført av major Karl Schønning Andreassen over ekspedisjonen til Jan Mayen juli-august 1958. Formålet var å finne egnet lokalisering for Loran-stasjon på øya.

Tirsdag 22. juli var ekspedisjonens deltagere pluss interesserte fra Widerøe, Falch-Fredriksen og Per Gulbrandsen samlet til orientering i Forsvarsstabens konferansesal. Møtet varte fra 11:00 til 12:00, hvoretter ing. Roar Grøntvedt tok en del av deltakerne med ut til lunsj. Alle som skulle være med på ekspedisjonen unntatt Finn Strømsted reiste så til Bergen med fly. Strømsted foretrakk å reise med nattoget.

Ekspedisjonen ble innkvartert på Hotell Alrik - Studenthjemmets hotell i Bergen. Etter en del parlamentering med portieren, som ikke kunne finne noen bestilling, fikk alle tilvist sine rom. Neste morgen ble bestillingen funnet i august-kassa.

Da alt var parkert, satte Lars Espeli i gang kveldens program. Han «rekvirerte» Stjernesalen og selskapet tok peiling på Pol-stjernen og arriverte etter hvert. Det ble en meget høy stemning etter dansen, hvor undertegnede som eneste vågsomme deltaker svingte seg etter syd-amerikanske rytmer. Vi fortsatte etter stengetid i Chambre separée hvor «Vakra Lasse» (Espelie kallet) deklamerte dikt til den store gullmedalje.

Morgenen etter våknet vi med hoder hvor tømmermennene på Jan Mayen allerede var i full sving, og med øyne så røde som sola i horisonten på havet.

Jeg ble purret av Espelie, og fikk med egen møye stablet meg på beina og til spisesalen. Med skam må jeg tilstå at maten ikke smakte noe særlig bra.

Regningen ble gjort opp, og vi tok veien ned til havna hvor r/k «Ambassadør Bay» lå ved

Holberg kaien. Vi var så vidt kommet ombord da båten gikk ut fra kai for å prøve kompasset.

Senere fikk vi gjort våre bestillinger hos skipshandleren og opprettet en ventestasjon på Hotell Norge. En del pressefolk kom ombord, med alt omkring ekspedisjonen ble tåkelagt så godt det lot seg gjøre. Pressen var lojal.

Ved 2-tiden hadde vi middag på Fløyen - en opplevelse, spesielt for dem som ikke hadde vært der før.

Vi kom ombord igjen ved 5-tiden om ettermiddagen, og kort etter stakk vi til sjøs.

Hele innlastingene hadde foregått meget hurtig. Vi burde ha ventet til vi hadde fått stuet sakene skikkelig, men vi var allerede forsiktig og var dessuten redd for ytterligere invasjon av



R/S «Ambassadør Bay».  
Foto: Redningsselskapet

pressen, så vi stakk til sjøs så fort det lot seg gjøre.

Dessverre ble været dårligere og dårligere, og vi fikk ikke ordnet opp i sakene våre før virkningen av bølgene hadde sendt de fleste av oss til køya mer eller mindre grønne i ansiktet,

Selv merket jeg ingenting da!

Vi gikk til havs ved Holmengrå og hadde vinden, en temmelig sterk kuling/storm rett i baugen da kursen ble satt mot Jan Mayen. «Ambassadør Bay» kastet på seg så det var rent en gru, det var reneste vaskebalja.

Om natta økte vinden, og det ble etter hvert nesten umulig å holde seg i køyene. Vi som lå på benkene ramlet i gulvet rett som det var.

I forpiggen, lugaren for skipbrudne, fløt det på dørken, også av kofferter, ryggsekker, folk, og beviser på sjøsykens kvaler. Jeg hadde holdt meg bra inntil nå, men mens jeg var i arbeid med å surre bagasjen så den ikke skulle seile alt for mye på egen hånd, ble det for mye for meg og jeg ble kraftig sjøsyk. Det var forferdelig, men jeg klarte å karre meg opp i messen, fikk i meg noen munnfuller med mat - ut å vrenge meg - så inn igjen. Slik gikk det flere ganger. Så snart magen klarte å holde på maten en liten stund, karret jeg meg ned og lå utstrakt til neste måltid. Slik fortsatte det hele 24. juli.

Ved 8-tiden om kvelden stoppet maskinen. Oljetrykket var for lavt, og maskinisten turte ikke å fortsette av frykt for å ødelegge motoren. Etter vel halvannen times stopp prøvde han å starte maskinen igjen, men måtte stoppe etter en times gange. Vi var da ca. 120 n.m. ut fra Holmengrå. R/k «Willi Wilhelmsen», som var stasjonert på Færøyene, ble kalt opp over radio og gikk med engang ut for å assistere oss. Den regnet med å være fremme om 24-28 timer.

Fredag 25. juli gikk med voldsom slingring i de høye sjøen, og natten falt på. Vi tok stadig peilingar, og stadig lød det over radioen «Ambassadør Bay» kaller «Willi Wilhelmsen», og omvendt. Hver gang vi peilet var alle - og særlig kaptein på «Willi Wilhelmsen» - sikker på at kursen var riktig. Natten gikk uten at vi hadde sett noe til hverandre tross bruk av signalskudd og lyskastere. Det var fortsatt kraftig vind, og vi drev som en kasteball for vind og strøm.

Ved 8-tida om morgenens lørdag 26. kunne «Willi Wilhelmsen» rapportere at de hadde helt sikker peiling. Alle holdt skarp utkikk, og etter

flere timers vakt fikk vi endelig se seil i horisonten.

«Willie Wilhelmsen» kom stadig nærmere, og omsider manøvrerte de kloss oppunder sida på oss som om det skulle vært helt stille og smul sjø. Line ble slengt ombord, og snart var vi under slep mot Ålesund med 8 knops fart.

Det var fantastisk å se hvordan den lille båten beveget seg i sjøen. Den tok ikke inn vann selv om bølgene stadig slo over dekk, og det var fortsatt sterk vind og grov sjø.

Farten ble hele tiden holdt godt opp, og ved 9-tida på lørdagskvelden kom vi inn til Ålesund. Det var likevel nesten midnatt før tollklarerenga var ferdig. Skipshandler Spjelkavik prøvde å skaffe meg tannlege, for selvfølgelig var stifttanna mi ramla ut den første dagen i sjøen. Det var imidlertid ikke mulig å få avtale med noen tannlege.

Etter å ha fått ny forsyning av krus, til erstatning for «Hankø-Cruisen» tok vi turen hjem til Spjelkavik for et kort besøk. Vi dro derfra først ved 3-tida.

Om morgenens fikk vi beskjed om at Torkildsen og en tysk motorekspert skulle komme ombord for å se på maskinen. De kom i 2-tida på søndag og begynte straks arbeidet i maskinen. Oljepumpa var i mellomtida blitt reparert, men det ble gjort grundige prøver for å forsikre at motoren var helt i orden. Først ved 6-tida var vi klare for å fortsette ekspedisjonen

Ivar Iversen hadde hele dagen vært opptatt med å få tak i en dorry, men noe slikt var ikke å oppdrive i Ålesund. Marø kunne ikke skaffe, mens Kvien brukte en stor del av søndagen til å ringe rundt. Til slutt hadde han funnet en dorry som var ledig i Brandal. Han ville ikke ha snakk om betaling. Det går på «Kvitungen», sa han.

Fra Ålesund ble kursen lagt til Brandal. Der gikk vi til Petter Karlsen, som tok vel imot oss og lovet å gjøre sitt beste for å hjelpe. Det viste seg til sist at han selv hadde en liten dorry, riktignok i minste laget, men etter Einar Eriksens utsagn, godt brukbar. Vi fikk låne den - uten videre, bare



Petter Karlsen hjelpte dei med ein dorry. Foto frå Ishavsmuseets arkiv.

mot muntlig utsagn at vi ville erstatte den om den skulle bli ødelagt. Han ville ikke høre snakk om noen leie, men var bare glad han kunne hjelpe oss.

Endelig, ved 8-tida om kvelden kunne vi sette kursen for Jan Mayen, og nå smilte værgudene til oss. Mandag 28. juli kom og gikk med nydelig vær og minimal sjø.

Tirsdag 29. kl. 0730 passerte vi samtidig polarsirkelen og 0-meridianen. De som ikke før hadde passert sirkelen, ble nå døpt med noen dråper shampis over hodet. I løpet av dagen ble det så utstedt sertifikater til samtlige.

Karl Schønning Andreassen	-Polarulven
David T. Haislip	-Isbjørnen
Roar F. Grøntvedt	-Moskusoksen
Svein Hasle	-Steinbiten
Finn Strømsted	-Finnhvalen
Fridolf Lund	-Lundefuglen
Ole Gjerseth	-Havhesten

Lars Espelie	-Blåreven
Hartvig Lytskjold	-Kvitfisken
Gennadij N. Olonkin	-Polarsvanen
Ivar Iversen	-Selhunden
Charles A. Milner	-Isanda
Harald Evensen	-Kvitebjørn
Paul O. Thomassen (styrmann)	-Polarreven
Albert Viksøy (1. maskinist)	-Albatrossen
Eilif Ringstad	-Ringselen
Finn Bruun	-Havsula
Jan Lindstrøm	-Håbranden
Karl A. Isaksen	-Springeren

Champagneflaskene (Golden Power) ble åpnet i tur og orden. Begivenheten ble behørig feiret.

Gennadij Olonkin var stedfortreder for Ægir, Nordhavets hersker, og selv var jeg stedfortreder for Ice Vulcan, Jan Mayens høye beskytter.

Av dyreliv hadde vi følge av havhesten langt utover i Atlanterhavet, og vi så springere i store stimer.

Natten til 30. juli feiret vi turen og begivenheten med passeringen av sirkelen med måte. Jeg fikk overlevert et fat fra Ambassadør Bay som minne fra turen. Utover natta sto jeg vakt ved radaren og kunne ved 3-tida melde landkjenning på 36 n.m. Været var da blitt betraktelig dårligere.

Det blåste stiv kuling fra n.no. og sjøen var høy. Unge Isaksen hadde æren av å stå til rors i det store øyeblikk. Vi nærmet oss nå raskt øya, og snart viste konturene at vi hadde kurs rett mot Eggøya. Kl. 06:00 tørnet jeg inn og sov til 09:00. Vi hadde da på grunn av været lagt kursen mot Sydkapp, hvor vi ankret opp en stund. Det blåste fortsatt meget friskt.

Landskapet som lå foran oss var forunderlig. Det var nakent og goldt med høye forrevne klipper - svarte, brune og røde, alt etter som lavafjellet hadde tatt farge i hine langt svunne dager. Utbrente krater, som nå bare var slaggshauger, dekket med mose, lav og gress som skinte i skarpe gule og grønne farger. På stranda lå rekved i store mengder. Fuglelivet var rikt. Måker og alker var det mest av.

Etter å ha ligget for anker noen timer, fikk vi melding fra Jan Mayen Radio om at været hadde bedret seg såpass at det var mulig å komme i land.

Vi lettet anker og satte kursen opp langs nordvest-kysten. Sjøen var fortsatt høy og kulingen fortsatt sterk.

Sjuhollenderbukta med Roberg og Kvalrossgattet ble passert, og så kom vi inn i smulere farvann under brinken ved stasjonen.

I 2-tida var jeg som førstemann fra «Ambassadør Bay» i land takket være at Erik Herje, bestyrer ved Jan Mayen Radio, kom ut og hentet meg.

På grunn av de ugunstige vær-forholdene bestemte jeg at en fortropp skulle foreta den første rekognoseringen. Denne besto av Haislip, Olonkin, Grøntvedt, Halse, Espelie og meg selv. De øvrige som kom i land var Iversen, Lund og Lytskjold, samt Charles som skulle på fuglejakt.

I 7-tida på kvelden dro fortroppen av garde fra met-stasjonen. Olonkin, Haislip og jeg gikk langs Nordlaguna. De andre, sammen med bagasjen, ble rodd over lagunen av Erik Herje. Vi tok veien gjennom skaret til Østerrikeren og derfra over til Marinehytta og Sørlaguna.

Det var strålende vær da vi begynte å gå. Første rast hadde vi på brinken ved Marinehytta. Herfra var det et fantastisk utsyn. Sørlaguna strakte seg flere kilometer så langt øyet rakk. Sjøen brøt mot stranda utenfor som et kvitt belte. Fargene skiftet mellom svart og grått, til brunt og rødt i kratrene, og til gult og grønt i fjellsidene med enkelte snø flekker så det ble et kvitdroplet landskap.

Bak oss steg Beerenberg med mektige tinder og svære isbreer opp mot en knallblå himmel der denne var synlig gjennom revnene i skydekket. På brinken kunne vi se minner fra krigens dager - skyttergraver, kanonstillinger og forfalne brakker, tomme granathylser og et gjennomhullet propellblad fra et av de tyske flyene som hadde besøkt øya under krigen.

Selskapet med Olonkin i spissen satte kursen mot Sørlaguna mens jeg selv gikk opp på Mohnberget og fikk radiokontakt med Jan

Mayen Radio, hvor Iversen holdt vakt. Deretter satte jeg kursen mot sørenden av lagunen. Jeg kunne snart se de andre som små prikker under meg der de gikk langs Sørlaguna. Det var ganske bratt ned mot lagunen, og for hvert skritt jeg tok raste de småstein og lavaaske nedover. Snart var jeg nede på denne sletta hvor drivtømmeret lå tett i tett på begge sider av lagunen. Her ligger store mengder tømmer, mye av det i grove dimensjoner.

Å gå der ute på sletta var som å gå i en ørken. Avstandene, som oppe fra Mohnberget hadde fortonet seg som relativt korte, lot til å bli lengre og lengre for hvert skritt. Først da vi var på høyde med Søyla tok jeg igjen de andre, og så fortsatte vi i samlet trupp.

Etter hvert begynte det å blåse opp, og det ble tyngre og tyngre å gå. Før vi hadde passert Hannberget var vinden igjen oppe i kulings styrke, og vi stoplet oss fram over det forrevne neset og Kosset som skiller Sørlaguna fra Helenesanden. En kvitrev og en blårev tittet først nysgjerrig på oss, og siden pilte de av garde og brøt monotonien.

Endelig ved halvtolv-tiden var vi fremme ved Camp Helene, en luksushytte på 1,40 x 1,80 m. Vi fikk fyr i ovnen, og de første pakker med nødproviant smakte aldeles herlig. Så var det å gå i gang med å slå opp telt, noe som ikke var så helt enkelt i den kraftige vinden.

Vi fikk opp 2 telt, og kl. 02:00 tirsdag 31. juli kunne vi tørne inn. Allerede 04:30 var vi oppe igjen, ikke helt uthvilte, men vi måtte nytte tiden når været var såpass at det gikk an å fortsette. Om natta hadde vi beundret midnattssola som skinte på isbreene oppe i Beerenberg, men nå kunne vi ikke se særlig langt da skyene lå lavt over terrenget.

I 6-tida fant vi at vi ikke kunne vente lengre, men måtte se å komme oss videre. Haislip, Olonkin, Halse og jeg la i vei over Helenesanden med kurs for Kapp Traill. Vi fikk vårt første virkelig møte med sandblåsten da vi så vidt var kommet ut på lagunen. Sanden pisket oss i ansiktet med en utrolig snert som både skyldtes vindens styrke og det faktum at den inneholdt skarpe harde krystaller på sandkorns størrelse.

Vi kom fram til neset mellom Henesanden og Båtvika. Da vi kom opp på neset, fant vi et platå som var temmelig flatt, men med enkelte lavablokker spredt rundt om i terrenget. Dette platået egnert seg ypperlig, og vi noterte det som et godt alternativ. Vi så oss nøye om - og så kom vi til Båtvika.

«This is worth a million», var Haslips kommentar.

På tross av sjøen utenfor og vinden - det viste seg nemlig mulig å lande i denne vika. Sjøene slo langt opp på sanden, men med dorry eller flåte ville det absolutt være mulig å lande. Vi fortsatte til Kapp Traill.

Også her fant vi en brukbar posisjon, men ikke så vel egnert som den første. Været tillot oss ikke å fortsette til Branderpynten eller Kapp Wien, men begge steder ble studert i kikkert.

Ingen av disse stedene kunne komme opp mot de stedene vi allerede hadde funnet. Platåene skrådde for mye, og landingsmulighetene var dårlige. Etter å ha fylt feltflaskene våre med vann fra en liten bekk, dro vi tilbake til Båtvika og platået der. Vi kunne nå avgjøre etter en grundigere rekognosering at her var posisjonen.

Platået, Olonkins platå, er meget flatt og slutter i en skarp brink mot sjøen, ca. 25 - 30 meter over havet. Kanten er takket og løs og består av forvitret lavastein som gjør det farlig å bevege seg nær kanten. Det forvitrede «jordlaget» er 1,5 - 2 meter tykt, blandet med konglomerater. Under dette kommer et konglomeratlag før det blir fast lavafjell. Her er det mer enn rikelig plass for bygninger og antennepark.

Vinden blåste nå enda kraftigere, og da kursen ble satt mot Camp Helene holdt vi oss nært inntil fjellfoten. Likevel var det vanskelig å bevege seg trygt. Av og til kom vindkastene i ryggen, og vi sjanglet framover som om vi skulle være på vei heim fra fest. Sandblåsten pisket oss i ansiktet, og tåken som vinden førte med seg virket som kraftig regn.

Vi kom omsider tilbake til den lune hytta hvor Grøntvedt og Espelie passet varmen. Nyheten om at vi hadde funnet den perfekte posisjon brakte jubelen i taket.

Det ble nå bestemt at Olonkin, Halse og Espelie skulle gå tilbake til met-stasjonen, og der sørge for at utstyret som var nødvendig for målingene kunne bli bragt over. De la i vei etter å ha inntatt et måltid nød-proviant.

I 2-tida hørte vi Iversen kalte oss fra Marinehytta, men han hørte ikke oss. Senere kalte han oss på nytt, men kunne fortsatt ikke høre oss. Vi oppfattet at han ved 3-tida hadde observert de tre som nå var på vei tilbake.

Vi som var igjen i Camp Helene sørget for mer ved til ovnen. Vi ventet og håpet at været skulle bedre seg før vi igjen kunne ta på vei til platået og Båtvika. Været ble likevel ikke bedre, og vi tørnet da inn for å hvile og samle krefter til ny innsats senere.

Allerede i 10-tida om kvelden kom Espelie, Lund, Eriksen og Iversen med måleutstyr og mer proviant. Iversen returnerte i  $\frac{1}{2}$  2-tida trass i kraftig vind, regn og tett tåke. Han måtte hatt en fæl tur om natta.

Vi startet opp om morgenens 1. august og tok oss fram til Båtvika med måleutstyret. Det blåste fortsatt kraftig, for kraftig til at noen målinger kunne gjøres. I mellomtida gikk vi over terrenget på nytt, og vi lagde en varde der vi mente posisjonen for Loran-antenna burde være.



Loran-antenna på Jan Mayen. Foto: Sigmund Bøe, Ishavsmuseets arkiv.

Vi fant en kanne med parafin som hadde drevet i land i Båtvika. Denne gjorde det mulig for oss å få tent et hvit-manns bål. Det var i sannhet nødvendig, fordi vinden og regnet hadde begynt å tære på kreftene for oss alle. Selv tok jeg turen



«Polarhav» lossar utstyr ved Båtvika ved eit seinare høve. Foto: Sigmund Bøe.

opp i Schiertzegga for å prøve å få radiokontakt med met-stasjonen. Vann fant jeg, men det ble ingen kontakt med radioen. Vi oppholdt oss i Båtvika til 07:00 om kvelden da Eriksen mente at vi måtte kunne lande der fra sjøen på tross av den kraftige vinden. Vi dro derfor tilbake til Camp Helene og fikk oss et kraftig måltid.

Eriksen startet så for met-stasjonen for å få «Ambassadør Bay» rundt øya og til Båtvika.

I mellomtida hadde Halse og Olonkin gått fra met-stasjonen. Halse til Camp Helene og Olonkin til Kvalrossgatt for å undersøke mulighetene for landing der. Han fant at det var smult både ved Kvalrossgatt og innunder Eggøya.

Da Eriksen kom fram til met-stasjonen hvor han fikk fart på folkene ombord i «Ambassadør Bay», slik at de lettet anker og startet på turen rundt øya.

Mens vi ventet i Camp Helene og spiste kveldsmat, fikk vi besøk av en blårevunge som slo seg ned rett utenfor hyttedøra. Litt senere fikk vi øye på «Ambassadør Bay» som hadde

kommet, og ved hjelp av signalpistolen fikk vi gjort dem oppmerksom på oss. Jeg fikk så opprettet forbindelse med båten over radio, og vi ble enige om at de skulle kaste anker og se natten an.

Ingen av folkene om bord og ingenting av utstyret hadde kunnet bli bragt i land etter at vi hadde forlatt båten.

Olonkin, Halse og Lund satte kursen mot met-stasjonen for å få Eriksen til å vende tilbake med en gang. Han ble purret kl.  $\frac{1}{2}$  4 etter at han så vidt hadde fått lagt hodet på puta, men etter litt mat satte han i vei igjen og ankom Camp Helene etter 3 timer. Det manglet ikke på innsatsen.

Vi som var igjen i Camp Helene moret oss en stund med revungen som ikke var det minste redd. Selv fikk jeg et akutt anfall av kolikk, egentlig ikke det minste rart etter intak av minst 15.000 kalorier dagene før. Alle fire samlet seg nå i hytta fordi alt i teltene var gjennomvått.

Jeg lå på brisken, Espelie lå sammenkrøllet på golvet, mens Haislip og Grøntvedt forsøkte å slumre i sittende stilling. Bekvemmelighetene for 4 mann på 3 kvadratmeter av ikke akkurat noe å skryte av.

Grøntvedt og Haislip la av garde i 6-tida. Vinden hadde da løyet noe. Litt før kl. 07 kom Eriksen medbringende matpakke som han delte med meg. Det var deilig, og nå løsnet det i magen og jeg begynte å komme meg til hektene igjen. Etter en kort rast dro Eriksen av garde sammen med Espelie, mens jeg ble igjen alene i Camp Helene. Jeg frisknet til etter hvert, fikk

ryddet opp, tok inn soveposene for å prøve å tørke dem litt, og tok så av garde mot Båtvika ved 10-tida.

Grøntvedt, Eriksen og Haislip hadde nå kommet seg ombord i «Ambassador Bay». De fikk gitt melding til Jan Mayen Radio, slik at alle der la i vei til Båtvika. Gjerseth og Strømsted hadde kommet seg i land og var i full gang med grunnundersøkelsen, Espelie hadde fått såpass brukbare værforhold at han kunne ta i bruk teodolitten. Han fikk etter hvert pålitelige målinger mot de trigonometriske punktene på Schiertzegga og Søyla, og dessuten gode målinger mot Losbåten, Fyrtårnet og Eggøya.

Etter hvert som undersøkelsene og målingene ble fullført, ble innskipinga bestemt og igangsatt.

Selv gikk jeg tilbake til Camp Helene for å ta ned teltene og pakke soveposer og annet utstyr der. Jeg var ferdig med dette i 2-tida om ettermiddagen da Espelie ankom. Karen fra met-stasjonen var ennå ikke kommet, og vi gikk dem derfor i møte.

Vi passerte Kosset mellom Helenesanden og Sørlaguna. Det var det reneste månelandskap, høye forvitrede lavablokker, dyp og løs lavaaske helt uten vegetasjon. Jo, det var noen få tuer med dypfiolett lavt voksende timian som på en forunderlig måte laget en stor slagen kontrast. Vi kom fram til enden av Sørlaguna ved Hannberget, som så ut som en stor haug av lavaaske.

Der fikk vi se karenne komme fra met-stasjonen. Sammen returnerte vi til Camp Helene hvor vi tok en kort rast, hvoretter de dro videre til Båtvika. Jeg ble igjen for å vente på Erik Herje som var underveis fra met-stasjonen med Espelie's mappe, som han hadde glemt igjen.

Herje ankom ved 6-tida etter å ha tilbakelagt strekningen på 2 1/2 time. Selv satte jeg i vei som en stafettløper mot Båtvika, og var framme etter 26 minutter med Teleport og veske.

Der ventet Gjerseth med dorryen mens Lund og Charles var på «fuglejakt». Vi la ifra og jeg

vasset til larene i vann og sto på kne i båten for å hjelpe til med å komme ut. Vinden frisknet til og det var tungt. Omsider kom vi oss fra land og ombord i «Ambassador Bay». Dorryen ble heist ombord, og så bar det i vei langs kysten forbi Eggøya og Ullerengsanden og videre mot Austkapp. Etter hva vi så av Ullerengsanden, kunne vi fastslå at vi hadde funnet den absolutt beste posisjonen.

Kursen ble nå satt mot Skomvær, og vi køyet. Jegsov fra kl. 10 om kvelden til 09 neste morgen den 3. august, og følte meg da ganske kjekk. Været var nå blitt riktig bra, til dels med solskinn og bare så vidt en liten bris. Vi observerte hval, spekkhoggere. Tre av dem var kloss oppunder båten. Det var et imponerende og litt skremmende syn. De små øynene så farlig og uhyggelig ut. Resten av dagen gikk med til skriving av rapporter og hvil.

Ankomst til Bodø ble beregnet til tidlig 5. august. Natten til 4. august blåste det opp til stiv kuling fra o.no. og stort sovn ble det ikke. Det var slingring så det halve kunne vært nok.

Vi fikk landkjenning på 36 n.m. på radaren, og igjen var jeg heldig og var den første til å observere det. Vi fortsatte på samme kurs inntil vi hadde Røst inne, hvoretter vi stakk inn mellom Værøy og Røst og satte kursen mot Landegode. Den 5. august kl. 00:30 var vi ved kai ved siden av «Statsråd Lehmkühl» i Bodø.

\*\*\*\*\*

## Store – Kvien

«Isflora» vart forlengd og fekk motor sommaren 1939. Dei låg i Ålesund og rusta ut for tur. «Kvitungen» med «store – Kvien» som skipper kom å la seg på sida med «Isflora». Då spratt Richard Larsen ut på dekk og skreik: Gå vekk med dei småskutan, dei ligg no her berre å gnage og gnage. Det var ikkje meir enn «Store – Kvien» tolte denne spøken, men etter ei stund kom det med eit stort sukk: Ja, vi skulle ha vore forlengt vi å.

## Populær polarkveld på Ishavsmuseet 31. januar.

Trygve Brandal trekte nær fullt hus då han kom heim til sine eigne i ishavsbygda 31. januar.

Med seg hadde han foredraget «Den første moderne fiskeflåten. Skøytetida i Hareid og Ulstein 1800-1900.»

Trygve kalla seg sjølv for ein bortblesen brandøling, oppvaksen i ishavsbygda, no busett i Hjelmeland i Ryfylke, og arbeider som førstekonservator ved Ryfylkemuseet. Trygve opna ei lang rekke polarkveldar som kjem dette året.

For meir enn 30 år sidan studerte han historie i Bergen. Han skreiv då hovudoppgåva «Frå fjørestein til fjerne farvatn». Det var denne som var utgangspunktet for foredraget på Ishavsmuseet denne fredagen.

125 personar hadde løyst billett for å høre Brandal fortelje om skøytetida i Hareid og Ulstein.

Brandal tok føre seg ei periode på om lag 40 år der utviklinga blant fiskarane i Hareid og Ulstein var stor. Det var skøytetida. Overgangen frå Sunnmørsåttringen til større og dekka fartøy.

I 1880 var det 79 båtar i Hareid og Ulstein. 21 frå Hareid og 58 frå Ulstein. 20 år seinare var dette noko endra. No var det 27 i Hareid, 13 i Brandal og berre 7 i Ulstein.

Trygve fortalte vidare at fiskarane frå Hareid og Ulstein på ingen måte var fattige. Dei gjekk gjerne i saman og investerte. Samstundes som at dei var fiskarar, var dei også eigarar av båtane sine.



Trygve Brandal heldt foredrag om skøytetida.

Sunnmøre var i ei særstilling og hadde ein svært moderne fiskeflåte. Likevel var forlisa mange og dramatiske. Eit av dei Trygve fortalte om var skøyta «Perlen» frå Brandal som gjekk ned med 9 mann i 1887. Den forliste alt på jomfruturen. Berre tre av mannskapet vart seinare funne att.

Etter foredraget var det lang kø foran middagsbuffeen. Over 70 av dei frammøtte sikra seg klippfisk med alt av tilbehør som avslutning på ein fin kveld på Ishavsmuseet.



Stort frammøte på Polarkvelden 31. januar.  
Begge foto: Stian Runne Brandal.

# Framand fugl slo seg ned i Brandal

Av Anne Gry Eilertsen

Historia om tyske Walter Molt er forunderleg og ber i seg både røyking av sild i Brandal, overvintringar på Grønland og eit skrin med beinpiler i.

Walter Detlef Franz Molt var fødd i Hamburg i 1901, og begge foreldra hans, Christian og Annie, var tyske. Den vesle familien flytta til Norge då Walter var baby. Faren var spesialist på røyking av sild, og vart fabrikksjef ved eit røykeri i Bergen.



Walter Molt med ein storlom, 1935.

Etter nokre år flytta familien, som då hadde vakse til fem born, vidare til Trondheim, der ei ny fabrikksjef-stilling venta på Christian.

## Trondheim og Rakkestad



Walter Molt ved Myggbukta 1933.  
Alle foto lånt frå Annie Molt Rise

Unge Walter Molt gjekk handelsskule i Trondheim, og reiste deretter til Rakkestad for å bli landbrukslærling. Der møtte han Ingebjørg Kleppo frå Hol i Hallingdal. Det første barnet deira, Annie Sophie Elisabeth, vart fødd i Rakkestad.

Og no nærmar vi oss Brandal, men skal først ein stopp innom Ratvika i Ålesund, der både Walter og faren Christian fekk seg jobb ved eit røykeri. I denne perioden fekk Walter og Ingebjørg sitt andre barn. Han fekk namnet Christian etter farfaren.

## Over Breisundet

Nokre år seinare tok dei båt over Breisundet og la til kai i Brandal, der Walter i 1930 fekk seg jobb hos Lillebøs Røkeri.

## Tidsskifte

Åttitre år seinare står vi i tredje etasje på Ishavsmuseet Aarvak. Framfor meg står Inger Annie Molt Rise. Ho er barnebarnet til Walter, og dotter til Christian. På veggen bak henne heng «Molt-samlinga» i ein glasmonter. Moskushorn, beinharpunspissar, snøknivar og knivskraft. Alt saman slikt som Walter Molt fann i eskimograver –og eskimobuplassar under overvintringane på Grønland. Gjenstandane er tidfesta til om lag 1500-talet. Walter hadde samla dei i eit treskrin, og då bestefaren døydde og huset skulle seljast, bestemte bornebarna seg for å gje innhaldet til museet i Brandal.



«Molt-samlinga» i ein glasmonter på Ishavsmuseet. Moskushorn, beinharpunspissar, snøknivar og knivskift m.m. Foto: Ishavsmuseet

### Måtte skaffe pengar til familien

Men kva var det som fekk ein i utgangspunktet puntleg og strukturert tysker til å ende opp som fangstmann og overvintrar på Nordaust-Grønland?

Museumsstyrar Webjørn Landmark fortel at for mange overvintrarar var det draumen om rikdom som drog dei ut i isaudet. Fangst av rev, moskus og isbjørn kunne vere innbringande. Dette hadde dei sett og lært alt i 1900 då «Minna» og «Havfren» tok seg inn til kysten av Nordaust-Grønland.

– Eg trur ikkje det var draumen om rikdom som dreiv farfar. Svaret er nok heller dei harde trettiåra. Røykeriet gjekk konkurs, og bestefar måtte skaffe seg ei innkome til å forsørge kone og to barn, kommenterer Inger Annie.

Den første overvintringa hans på Nordaustgrønland var i 1932–33. Den andre i 1934–35, og den tredje på Søraust-Grønland i 1937–38.

– Farfar var veldig oppteken av at farmor skulle ha pengar heile tida medan han var borte, og eg veit at ho fekk underhald frå Arktisk Næringsdrift, fortel Inger Annie.



Walter Molt og Sigvald Brandal med sjøvlaga juletre, Torgilsbu 1937.

### Ordensmann

Ho skildrar bestefaren som ein mild og forsiktig mann, med orden i sakene sine.

Truleg var det forsiktigheita som gjorde at familien Molt ikkje bygde seg hus i Brandal. Dei

leigde først i Sigvaldgarden, så på loftet på Bjerkheim og deretter eit par år i Klepphuset.

Inger Annie fortel at farfaren snakka lite om overvintringane på Grønland.

Men litt personleg er han i dagboka frå laurdag 24. desember 1933. Då sit han mutters åleine på Hoelsbu og lurer på kvar Knut Nakken har blitt av. Det hadde blese opp til snøstorm nokre dagar før, og Nakken, som hadde gått ut ein tur, var ikkje komen tilbake:

«Jeg sitter alene i hytten. Har ventet på at Nakken skulle komme. Håper han er i god behold hos guttene på Humbolt. Jeg koser mig så godt jeg kan. Har vasket på loftet, stuen og kjøkkengulvet. Jeg la juleløper på bordet og juleklokken henger på lampen over bordet. Jeg satte frem julestaken, ett par nisser og tre staker med lys i vinduet. Jeg får kose meg så best som jeg kan, selv om jeg må oppleve jul alene i ødemarken.

Mine tanker er hos mine kjære der hjemme, de går nok rundt juletre og synger kjendte kjære julesanger akkurat nu.

Jeg sitter alene i en hytte. Langt fra mennesker.



Walter Molt på rotur ved Stindberg 1935.

#### Skreiv dagbøker

– Men vi visste at han skreiv dagbøker, og albumet med foto frå Hoelsbu og Strindbergland på Grønland låg stort sett framme på salongbordet hans.

Dagbøkene har barneborna tatt vare på. Originalen har dei plassert i ei bankboks, og sjølve sit dei med kvar sin kopi.

Stilen i dagbøkene er kort, konsis og lite personleg, slik brukvisa var. Men då barneborna skulle rydde etter han, fann dei brev som han har sitt på Hoelsbu og skrive, utan å sende dei. Breva er stila til kona Ingebjørg, og formidlar personlege tankar.

– Det måtte vere tøft for han å vere så lenge borte frå kona og dei to borna sine, kommenterer Inger Annie.



Hoelsbu 1932. Knut Nakken, Walter Molt, Knut Brandal og Bernt Marø.

#### Åleine på julaftan

De nærmeste er 8 mil herfra. Jeg har pratet litt med lederhunden min «Kari» og de andre.

I kveld har det begynt at sne. Det snør så enerværende rolig, riktig julesne. Da jeg slapp ut tispen «Kari» om kvelden, begynte hun å gjø som en rasende. Hun gjødde ut i mørket, ned mot isen. Jeg har forsøkt at se etter hva det kunne være. Men jeg kunde ingen ting se på grund av mørket.

Mon tro hvad det var hun teftet?»

Det høyrer med til historia at Walter Molt vart verande åleine på Hoelsbu i over to månadar, (27. november til 7. februar) utan å vite kva som hadde skjedd med Nakken. Han hadde gått til Strindbergland, og därleg vere gjorde at han ikkje kom seg tilbake til Hoelsbu.

### **Jobb i Hjørungavåg og Brandal**

Etter at Walter Molt slutta med overvintringane, fekk han seg først jobb ved Hjørungavåg Mek. Verksted. Deretter fekk han tilbod om å berede selskinn for Rieber.

– Han jobba på anlegget til Karlsen i Brandal, og eg veit han var kjend for å vere svært dyktig, fortel Inger Annie.

Walter Molt budde i Brandal til 1972, då flytta han til Brattvåg, der foreldra til Inger Annie budde.

### **Livsferda enda i Brattvåg**

Dottera hans, Annie, vart gift Lillebø i Brandal, men døydde 27 år gammal. I 1976 døydde også sonen Christian, 53 år gammal.

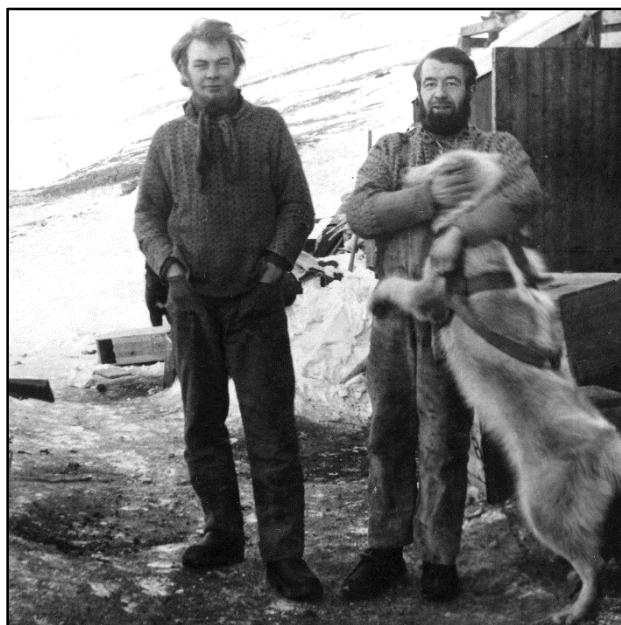
– Farfar overlevde både kona og dei to borna sine. Det skjedde noko med han då pappa døydde, meiner Inger Annie.

I 1986 var reisa over også for Walter Molt. Som ei båre hadde han blitt ført frå Hamburg, til Bergen, Trondheim, Ålesund, Brandal og Austgrønland. I Brattvåg var reisa slutt.

### **FAKTA**

Overvintring på Nordaust-Grønland

Første overvintring i 1908 var Floren-ekspedisjonen. Severin Liavaag var ekspedisjonsleiar. Adolf Brandal overtok som



*Knut Nakken (tv) og Walter Molt.*

ekspedisjonsleiar då Severin Liavaag og Johan A. Hareide drukna under isbjørnjakt 12. mai 1909. Det var Koppernæs i Ålesund som utrusta ekspedisjonen i lag med Severin Liavaag. Dei fangsta i hovudsak rev, men også moskus og isbjørn. Dei fiska også ein heil del laks i elvane.

Reiar Severin Th. Sverre utrusta i 1910 «7de juni»-ekspedisjonen der Webjørn Landmark var leiar

Deretter vart det eit opphold inn til Hird-ekspedisjonen frå Mauseidvåg overvintra i 1927

Arktisk Næringsdrift vart etablert i 1929, og utrusta fleire ekspedisjonar

I 1931 prøvde Norge, med Sunnmøringer i spissen, å okkupere Nordaust-Grønland

Peter S. Brandal utrusta ekspedisjonar til Søraust-Grønland som også freista prøve å okkupere land i 1932.

Norge tapte saka i domstolen i Hag i 1933 (Grønlandssaka)

Norge fekk 10 års frist til å rydde ut alle installasjonar, men på grunn av 2. verdskrig vart fristen forlenga til 1959.

I 1959 reiste "Polarsel" med Ottar M. Brandal som skipper til Nordaust-Grønland for å rydde opp etter den norske fangstmannsdrifta

## Kolbjørn Nesset blar i minneboka

Jens Peder Brandal i samtale med Kolbjørn Nesset over ein kaffikopp på kontorbygget til Ishavsmuseet.

### -Du «Kollen» har vore mykje på ishavet.

Ja, eg har no vore nokre tura. Eg var i 17 år tilsett i Martin Karlsen AS så det vart no nokre ishavstura og ekspedisjonstura, litt av kvart.

### -Ja, du har vore med på litt forskjellig då. Starten på oljeeventyret også meina eg å vite? Det var vel nokre skuter med der også?

Ja da, det var no desse ekspedisjonsturane. Det vart heilt spesielle tura, og mykje nye og annleis opplevingar enn det vi var vande med frå selfangst. Det var spennande tura og ein kom i grunnen på plassar der som kanskje aldri hadde våre folk før. Ja, det var ei interessant tid.

Men det er ei historie eg gjerne vil dele med lesarane av Isflaket og formidle vidare til våre etterkomrar.

Den historia er frå hausten 1971 om bord i «Polarstar». Då vi gjekk i supplay-fart for franskmennene i eit fransk oljeselskap. Namnet på selskapet meina eg å hugse var «Total».

### -Ja, men før dette. Dette var vel opp til Edgeøya? Men året før, då hadde du vel vore med på «Polarhav»?

Året før var eg med «Polarhav». Då var oss opp på Edgeøya å loddha opp fjordbotnen på Tjuvfjorden der som franskmennene skulle etablere basen sin, inni botnen av den. Der var ikkje eit einaste seglings-kart so det var vi oppe der å loddha. Loddha opp havbotnen så dei kunne segle inn med båt.

### -Så dokke var opp å beredde grunnen då kan du sei. Gjorde forarbeidet klart

Ja. Der var no litt artige innslag der også. Det var han Ottar Brandal, som var skipper, og han



*Kolbjørn Nesset (ved roret) og Jens Peder Brandal på bruva til «Polarstar» 2013. Foto: Willy Nesset.*

Karl Johan, broren, som var styrmann. Og ein av matrosane var han «Dagen», Dagbart Hareide.

Når oss var der oppe å arbeide med opploddinga og alt det der, det vart teikna kart å greier, så var det ein dag han «Dagen» bar på seg eit slikt brodert merke på jakka si. Han hadde våre borti det amerikanske oljeselskapet, «western». Han hadde vore med på oljeleiting oppi Alaska, med slike «svevebåtar» som eg sei da.

Slik hadde han fått den jakka med merket, og det såg dei. Då vart alt brått litt meir vanskeleg. Då for dei å gjømde dissa karta. Dei tok nemleg han «Dagen» for å vere ein amerikansk oljespion. Så dette var hemmelige greier må du vite.

### -Men tilbake til «Polarstar». Det var vel eigentleg turen i 1971 du ville dele med oss.

Året etter på «Polarstar» vart det no liksom gjort klart til at dei skulle få starte å sette i gang prøveboring. Slik at oss vart hyra av



«Polarstar» i «ruskevær». Foto: Ragnar Thorseth

oljeselskapet etter turane for Polarinstittutet på Svalbard. So når det var avslutta so gjekk oss rett inn i supplay-farta ilag med ei anna Tromsø-skute.

No som eg har blitt pensjonist så får ein så god tid til å tenke tilbake i tid, over det som ein har vore med på i arbeidslivet. Og då spesielt på tida mi i Martin Karlsen AS. Det var eit eventyr vi fekk vere med på. Det er sjølve juvelen i arbeidslivet mitt.

Denne historia er frå hausten 1971. Etter at vi var ferdig med dei   rlige turane på Svalbard for Polarinstittutet gjekk vi rett inn i supplay-farta til det franske oljeselskapet «Total».

Dette selskapet hadde no starta med oljeleiting på Edgeøya, og denne hausten skulle dei starte prøveboring etter olje.

Eg var m  nstra som stuert på «Polarstar» denne sommaren og hausten i 1971. Vi fekk ordre om å gå til Tromsø for å take om bord folk og utstyr som skulle opp på basen på Edgeøya.

Når vi kom til Tromsø fekk vi vite at vi skulle operere ilag med eit anna fartøy fr   Jacobsen reiarlaget i Tromsø. Båten var ein holk av ein gammal isbrytar med namnet «Nordhop».

Etter at vi hadde fått om bord folk og last så barst det i veg nordover.

Franskmenne var veldig greie og hyggelige folk. Bortsett frå at dei skulle ha brød til kvart einaste måltid, og det måtte vere loff! Dei skulle også berre ha det kvite i brødet, skorpene l  g att på bordet, g  rne med ein av stamp sigarett i. Noko som irriterte meg som var stuert om bord. Men eg vart no vant med dette også etter kvart. Matvanane deira kunne eg ikkje gjera noko med. Men det gjekk no greitt det.

Vi stima nordover, og etter eit og eit halvt døgn har vi passert Bjørnøya, og det vart betydelig kaldare. Dette var i byrjinga av september så dei m  tte regne med kuldegrader her oppe i nord på denne tida av året.

Dei stakkars franskmenne hadde ikkje anna enn singlet til undertøy. Dei hadde fått opplyst fr   oljeselskapet at temperaturen her oppe l  g på Ca 0 grader i snitt for året. Så dette skremte ingen av dei. Men her oppe på 74 grader sank temperaturen fort til minus 8-9 grader og vel så det. Dette var nok til at prisen på det norske makkoundert  yet gjekk i veret. Prisen på eit sett langskafa undertøy, nytt eller gammalt, den var det same, det var ein tre-stjernes Cognac per sett. Og prisen heldt seg. For det var mykje folk på kvar tur, og det var nye folk for kvar tur. Vi gjekk ei tre- fire tura opp til Edgeøya.



«Polarstar» ved Svalbard 1992. Foto: Henrik Landmark

Denne siste turen opp vart oss ueinige om lossing og lasting. Dette arbeidet meinte dei at oss skulle gjere for skipsovertida, eller franskmenne hadde ikkje regna med dei skulle betale noko for det.

Men det viste no oss, at alt arbeid med ekspedisjonen sitt materiale og alt slikt, det var ekstra betaling.

Oss kravde sjauarbetaling. Den var den gong 35-36 kr i timen. Det hadde sjauaren i Tromsø, og det kravde vi også.

Det vart ville protestar for dette naturlegvis, men vi gav beskjed om at då måtte dei berre ta med seg folk frå Tromsø då, dersom dei ikkje ville betale oss.

Vi hadde medhald frå organisasjonen, sjømannsorganisasjonen. Derfor så stod vi sterkt der. Til slutt så måtte dei no berre gje etter for kravet. Så oss tente i grunnen veldig gode pengar for den tida å vere. Vi dobla hyra. Vi hadde ei 6-7000 for månaden nesten.

Det har no våre litt slik disputt. Det var no ikkje bere enkelt da for dei å få med seg folk frå Tromsø heller. Då var det straks mykje meir som skulle til.

Vi hadde gått fire turar opp til Edgeøya. Denne siste turen opp hadde vi med fire mann frå industri-departementet som skulle godkjenne oppstartinga for prøveboring for olje på Edgeøya.

Det var Mørefly som var helikopteroperatørar på basen. Dei hadde flyge inn folk og last. Dei hadde også tatt om bord igjen returlast som skulle ned igjen til fastlandet. Det var såleis berre ei kasse med reservedeler til helikopteret og dei fire frå industri-departementet som skulle om bord igjen neste morgen.

Den siste kvelden var det klarvêr med fullmåne, bitande kaldt, og minus 28 grader. Ei polarnatt på sitt aller vakraste.

Neste morgen skulle dei starte tidleg. Flyge inn og hente denne kassa med reservedelar, og folket, også skulle vi gå ned igjen. Om morgonen i sju tida for mekanikaren opp. Han

brukte å starte helikopteret og varme opp og moe, moa litt på stikka og alt slikt. Og der, på grunn av kulda var oljen tjukk og stiv slik at helikopteret reagerte så seint på ein måte. Når han heldt på slik å moe, så kom helikopteret sigande fram over plattforma. Denne var isete og rotoren slo inni mastrestage og davitane og reiv lause motoren på helikopteret.



*Helikopter inn for landing på «Polarstar» ved eit anna høve nokre år seinare.*

Mekanikaren hoppa no ut naturlegvis. Men det som då hende var at det rann bensin i frå helikopteret og ned på dekk og inn i rennesteinane. På grunn av kulden så var alle spylgatta tette.

Bensinen flaut rundt i rennesteinane om bord på skuta og alle kan no tenkje seg korleis dette hadde blitt om der hadde vorte ein gnist eller antennestikks, så var no dette ein farleg situasjon. Her var det berre ein ting å gjere, det var å dumpe helikopteret på sjøen. Det vart gjort, og der vart vi utan helikopter.

No var det berre ein ting å gjere, det var å komme seg ned til Tromsø å få nytt helikopter og få henta ut folket som var inn på basen.

Men då vi kom ned til Tromsø hadde ikkje Mørefly fleire helikopter, og sidan det var så



*Mørefly med helikopter på Svalbard 1992. Foto: Henrik Landmark*

seint på året var det ikkje nokon som hadde lyst å flyge der oppe i mørkna.

Men der var eit selskap, eg trur det var Helilift, nede i Hamar-området, dei sa seg villig til å prøve, og kom med helikopter.

Så var det det med navigasjon da, som eg sa tidlegare, så vi fekk om bord ein slik peilar, ein slik peilestasjon. Denne skulle vi bruke berre periodevis. For det var slik at han sendte på same frekvensen som ruteflya som passerte over. Du kan no sei, sto den på forlenge så kunne oss risikere å få ned ein jumbojet eller eit kvart.

Vi fekk helikopteret om bord og stima nordover igjen. Sidan det no var blitt så seint på året så var det skikk og bruk at siste båt brukte å ta med seg julepost til telegrafistane på Bjørnøya og elles på desse vêrvarslingsstasjonane. Det gjorde vi også. Tok med oss julegåver og post til folket på Bjørnøya. Vi var innom Bjørnøya og leverte pakkane og posten. Etter eit kort opphold så stima vi vidare nordover.

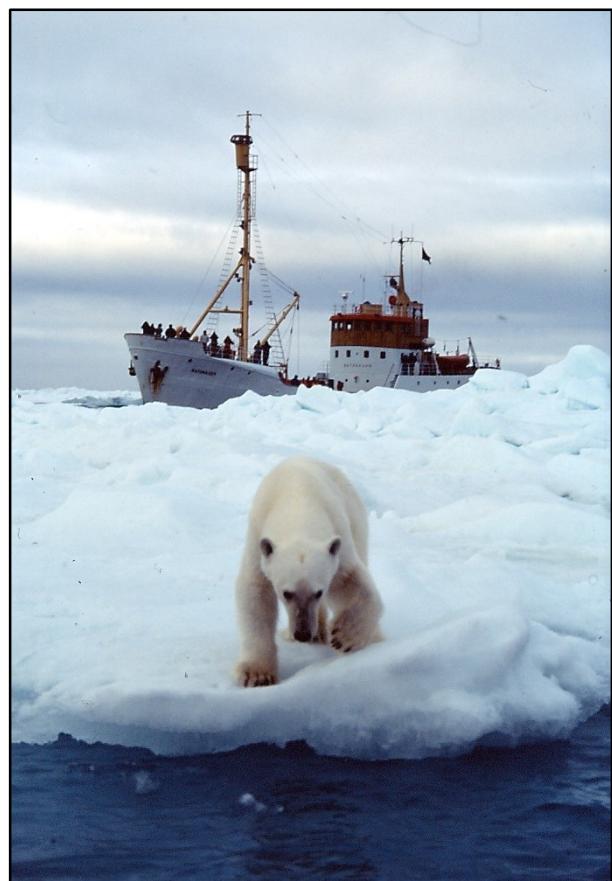
### **-Korleis fekk de levert posten? Vart helikopteret brukt eller kom dei ut med båt?**

Dei kom ut med båt så dei fekk henta pakkane for der var ikkje noko kai der. Så stima oss nordover igjen, det var meldt dårlig vær. Det var meldt full storm. Vi kom oss no igjennom, og det som då skjedde, var at oss kom fram på is, mykje is.

Stormen hadde no reve ut ein masse is frå Stordfjorden som kom sendande ned gjennom havet. Og det var ikkje råd å passere den isstrimmelen eller den isen der i eit slikt vær.

Så det var berre ein ting å gjøre, det var å snu og lense unna været det. Oss lensa no unna til oss kom ei 50-60 mil sør om Bjørnøya igjen. Høge sjø og skikkeleg dritt vær.

No hadde oss fått nokre sjøa oppunder helikopterplattforma som hadde slått laust nokre plankar og noko styr der som helikopteret var festa i. Dette reiv laust helikopteret. Så var det å få sette det fast igjen og berge det.



*«Polarstar», frå turistfarta på Svalbard.*

Det var eg og han Rolf Nakken, ein gammal Polarstar veteran, oss var bak på helikopterplattforma og skulle surre det. For å sikre at det ikkje skulle fare, for dissa øya som var på helikopteret til å feste det i var utreve, så tok vi likegodi ei stropp og tok rundtorn rundt

rotoren, akslingen, også ned i dekk og stramma til.

Men når piloten såg dette, når det vart dagslys, så sei han det at dette helikopteret kjem ikkje han til å flyge meir. For denne akslingen, lagringa på det systemet, den tolte ikkje noko trykk ned. Det var berre for press opp.

Når vi kom til Tromsø så var det det siste vi såg både av helikopteret og piloten. Helikopteret for på land med ei kran og piloten han for etter vega. Så der låg oss utan helikopter igjen, og ikkje nokon som ville ta på seg jobben med å flyge der oppe i mørkna.

Franskmennene meinte at dette ikkje kunne vere noko problem. Dei hadde helikopter. Så dei sette eit helikopter inni eit transportfly og flaug opp på Andøya og monterte helikopteret og kom om bord.

Så det var ikkje noko problem. Samtidig med dette, når oss låg der, fekk oss ein beskjed frå basen oppe på Edgeøya. Dei hadde brent ned tre av fem straum-aggregat slik at no kunne ikkje nokon overvinstre der oppe. Det var ikkje noko garanti å ha berre dei to aggregata der. Dei måtte ha ein servicemann frå Laval, dei som hadde levert separatorane.

Dei skulle separere tungolje, det var det dei brukte der oppe. So separerte dei, men det dei hadde gløymt var å køyre vatten inn på separatoren ilag med oljen.

Det var no det som var gjort. Dei løna han servicemannen frå Laval og han kom no, det gjekk no fort og greitt. Oss stima så i veg nordover.

Då fekk oss høyre frå Bjørnøya att der hadde skjedd ei ulykke, dødsulykke.

Ein av telegrafistane hadde vorte teken av ein isbjørn Dette gjekk no litt inn på oss også då, for



«Polarstar» med helikopterdekk, Svalbard.

oss kjende no folket og synst dette var veldig tragisk for alle saman.

Dinna isbjørnen, det var no dei som meinte han hadde våre på øya heile året, men det trur ikkje eg. Han kom nok med den is-strimmelen nedover og gjekk på land når is-strimmelen trefte Bjørnøya.

Dei hadde no ikkje observert nokon bjørn der før, så eg trur det må vere slik.

Dinna episoden vart forklart og oss fekk no vite ganske detaljert også kor det var. Dei sa også at den hytta dei brukte, der dei las av prøvene, låg 800 m frå stasjonen.

Mellom hovudstasjonen og hytta var det spent opp ein vire som dei brukte å følgje i mørket. Dette var veldig praktisk. Telegrafisten brukte å lese av alle instrumenta til faste tider, det var i 8 tida på kvelden. Det var han og ein hund som følgde med han. Etter ei stund kom berre hunden tilbake, og då fatta dei misstanke dei andre på stasjonen og gjekk ut å leita etter han. Dei fant berre restar av mannen. Då var han komen heilt til hytta. Han var nesten komen inn før bjørnen tok han. So at det var ein svolten bjørn, det er ikkje det minste tvil om.

Vi stima som sagt nordover, og vi møtte mykje teit is.



*«Polarstar» med helikopter.*

Så sa oss med han franskmannen at han måtte starte opp, fare opp og peike ut ei lei nordover eller vidare gjennom isen. Det var ikkje så lyst, berre ei lita grålysning i middagstida. Han letta med helikopteret og for 100 m til vers før han kom ned igjen og sa: «Her vert ikkje det aktuelt å flyge noko meir. Det går ikkje an å flyge». Han såg ingen ting.

Så det var heilt definitivt slutt å flyge, og der låg oss faste i isen og den vart no teitare å teitare.

Det var stor is og skrugardar på eit par meter. Der låg oss bom steike faste. Det var oss og «Nordhop», den båten så oss opererte ilag med. Det vart slått alarm i alle retninga, dei skulle prøve å få isbrytar i frå Russland og Kamara for å komme å hjelpe, men det vart ikkje noko av. Det kom ikkje noko isbrytar.

Der låg oss, i vel fjorten dagar, tre veker snart. Det var berre teit is, oss låg kort og godt bom fast der oppe.

### **-Kor langt ut i året var de komne no?**

Då var oss komne ut mot slutten av oktober, starten av november. Og dette det varte lenge det, det vart liksom ikkje noko av noko. Men oss hadde no det godt oss, hadde flott ver og isbjørnen rusla stadig rundt skuta.

Servicemannen syntes det var ei flott oppleving. Han var om bord i skuta med oss i tre veker, og

lærde seg etter kvart nokre norske ord også. Nesten utdanna nordmann.

I alle fall, der låg oss, og enda på visa vart att «Nordvard» som låg oppi Isfjorden og braut is for kolbåtane, han vart sende nedover til oss og skulle hjelpe. I lag med «Nordvard» så greidde oss og avansere litt, for det vart par-bauging.

«Nordhop» var berre eit påheng, men «Nordvard» og oss greidde og passere isen så oss kom oss ut.

Enden på visa med å få ut karane på Edgeøya var att der sto to småfly i Ny-Ålesund som dei brukte.

Men då måtte dei lage seg til ei provisorisk landingsbane. Vi sprøyta isen på Edgeøya slik at dei kunne lande med småfly. Dei vart henta ut der i frå og vart flydde til Longyearbyen så dei fekk vere med ein av kolbåtane der i frå igjen.

På den måten så fekk dei ut folket. Der var mykje styr når det skulle dirigerast frå Frankrike, dei forsto ikkje vidare korleis forholda var der oppe.

Det var ikkje så godt for dei å forut sjå dette. Det var litt framandt land for dei og forstå heilt.

### **-Kven var skipper på «Polarstar» dette året?**

Det var han Stokkeholm, Kåre Stokkeholm. Vi gjekk tilbake til Tromsø og hadde på land alt utstyret som var om bord i skuta.

Så hadde vi lånt ein båt med Rieber, som vi skulle sette på land, eller sette bort på anlegget til Rieber der att med bruia.

Eg huskar det godt, det var ein laurdag. Der var ikkje noko folk på anlegget der borte som kunne ta i mot oss, og vi vurderte vel situasjonen litt feil.

For å gå over og bort på Tromsø-sundet der i sterkaste straumen, det var ikkje noko som dei brukte tromsøværingane. For straumen under bruia her gjekk med ei 5-6 mil gjennom.

Likevel, oss gjekk og skulle få ei fortøyning nede på ein av polertane nede på kaia, men der



«Polarstar» til kai ved Rieber sitt anlegg ved Tromsøbrua 2006. Foto: Johan Veiseth

bomma oss på den, og på grunn av sterk straum so dreiv skuta av.

Ho dreiv så fort at vi ikkje klarde å feste henne, og der dreiv ho på tverra ned over mot bruа. Han Kåre prøvde å få retta ho opp igjen med å bruke maskina med det han hadde, men han greidde det ikkje. Ho dreiv fremdeles. Han gav full fart attover for å få rette ho opp.

Men det var for seint, og oss trefte brukara og vart der liggande.

Vi låg der i eit døgn og venta. Der kom no folk både frå vegvesenet og anna, det var no mykje styr med sjøforklaring.

Så det var i grunnen avslutninga på turen.

### **-Har du vore med andre Brandalsskuter, ishavsskuter, i forbindelse med oljen då?**

Ja, eg var med «Brandal», det var vel i 1972, eg er ikkje heilt sikker.

Når dei heldt på utanfor Stavanger. Oss skulle ned å sprengje ei blokk som sto der.

Der hadde våre noko prøveboring, så det var eit tomt brønnhol oss skulde sprengje, og der var ei store blokk på 4x2 meter. Så var der eit nauta stort rør som sto opp i gjennom lufta da.

Dette skulle sprengast. Der hadde våre fleire båtar som hadde prøvd. Du måtte ha med

dykkarar og dykkarklokke, men dei fekk ikkje det til.

Det enda opp med at dei kontakta han Karlsen her og fekk hyre «Brandal», kom ned og fann den blokka, for det var no greitt anvist.

Der var ein båt som markerte kvar ho var. Det vart gjort klart, dykkerane var nede og skulle feste line til blokka, so skulle dei fire ned dynamitten. Det var litt komplisert, lina og mantel-viren frå vinsja, snara seg rundt vieren slik at dei fekk ikkje festa ho på blokka.

Såleis vart det i grunnen misslykka då det var avgrensa med tid dei hadde sidan dei dykka berre med hjelm.

I alle fall, dei måtte avslutte. So gjekk dei ned med ei klokke. Det enda med same resultatet, oss greidde ikkje å feste lina til blokka. Men i alle fall så vart det gjort eit nytt forsøk, men noko feste det fekk dei ikkje.

Men dei hadde no brukt opp oksygenet, og måtte no opp igjen i den klokka. Det enda med det att oss berre firde ned dynamitten på lykke og fromme og brende av. Om blokka vart sprengt eller ikkje, det veit ikkje eg. Kanskje, kanskje ikkje.

Det var no ikkje direkte oljeleiting dette, men det var i forbindelse med oljen.



«Brandal». Foto: Arnodd Løe.

Karlsen-reiarlaget var tidleg ute i å vere med i olje-greiene. «Polarstar», tidleg på 60-talet så dreiv ho med seismikk bort på Canada-kysten. I starten så var det mykje oljeaktivitet innan Karlsen-reiarlaget.

Etter oljekrisa i -73, det var ganske seint på hausten, det måtte vere i slutten på oktober eller starten på november, då fekk oss brått ordre om å møte opp og mønstre på ein tur til Svalbard. No var det med eit amerikansk selskap som skulle opp og leite etter olje, dei hadde med seg eit helikopter og nokre striesekkar til å ha kol i. Dei var på forskjellige plassar og tok prøver som dei hadde med seg tilbake til Noreg.

Vi var på fleire plassar på Svalbard og fylte opp dissa sekkane. Det var fryktelig mykje aktivitet etter oljekrisa då det var litt panikk. Dei måtte ha eit alternativ dersom Arabarane kneip igjen oljekranene. Så det var nokså ville tilstandar ei stund.

**-Dette var på Svalbard. Men du var no også på Grønland veit eg...**

Ja, første turen i 1958. Denne turen til Aust-Grønland var forresten den siste overvintringsturen mannskap skulle utplasserast.

Dette var om sommaren 1958. Eg gjekk heime og søkte etter ny jobb. Og fekk då jobb på «Polarsel», eg skulle vere maskingut.

Vi tok om bord utstyr naturlegvis, mykje overvintringsutstyr. Eg var ung og forstod ikkje alt som skulle skje.

Men der kom no om bord forskjellige viktige personar, ja sjølve høvdingane. Han Herman Andresen og Søren Richter. Eg hadde ikkje greie på kva dei karane hadde gjort eller stod for av noko slag, eg var no heilt grøne.

Men i alle fall turane til Grønland hadde eg høyrt mykje om. Det var fine og spanande turar so dette var noko å vere med på.

Vi tok om bord utstyr og Ottar Brandal var skipper. Han hadde med seg kona, ho Lillemor, so der var kvinnfolk om bord på den turen.

Vi hadde ei fin oversegling. Men opp i Stredet der hadde vi eit lite uhell, det var ein hjelpermotor som klikka, så vi fekk vanskar med sendar eller radio, det var vel på grunn av straummangel.

Det vart derfor brukt eit naud-aggregat, naudsendar. Det var no det.



«*Polarsel*» på Nordaust-Grønland. Foto frå Ottar Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Oss hadde det fint som berre det, sjølv om vi låg faste der. Eg huskar spesielt ein gong, han Søren Richter, han var no ein staute kar, men han var sjøredde. Først når oss kom inn i isen, då vakna han til og kom opp på dekk. Då vart det henta fram ei kasse med øl og ein liten dram. Det er ei episode eg huskar. Alt var liksom i godt gjenge.

Når oss fekk i orden hjelpermotoren og alt detta så var det og stime innover mot kysten da. Det gjekk slik eg huskar det ganske så greitt. Det var alle desse fangststasjonane hans Andressen vi skulle besøke. Reve og Hoelsbu.

Ja, eg huskar ikkje namnet på alle, men vi køyrdet no på land utstyr som skulle vere til neste års overvintring og nytt mannskap.

Oss skulle også ha med oss overvintrarane heim igjen. Dei som var ferdig med sesongen sin. Det som eg huskar best i grunnen, var no etter oss hadde plassert ut alt, så var oss på moskusjakt. Det var forresten på 16 års dagen min, og eg trur

oss skaut 6 eller 7 moskusar. Då vart det moskuskjøt til middag, og kjøtet var godt det. Men det var no ei spesiell oppleving som har følgt med meg sidan.

Men desse karane som overvintra, ja, det var nokre raringar nokre av dei syntes eg.

Det var ein som hadde fanga noko rev, det var ikkje så mykje, så eg forstod det at han Herman var missfornøgd med resultatet.

Han meinte vel at det skulle vere meir, og han andre karen sa at det hadde gått eit ras so hadde begreve heile fangsten hans.

Det som vi i grunnen fekk misstanke om, i alle fall han Herman, han trudde karen hadde selt reveskinna til danskane. Naturlegvis til betre pris. Men det kom no aldri fram kvar dei reveskinna hadde teke vegen.

For det var no dette med at han meinte der skulle vere mykje meir.

Men elles so var det stort sett greitt, oss gjorde no jobben vår, og fekk om bord igjen utstyr og fangsten dei hadde. Der var ein, eg trur han kom frå Finnskogane, som hadde ambisjonar om å overvinstre. Men då han kom opp der og fekk sjå forholda og alt dette, så begynte han å tenke seg redde. Så han blei med oss heim igjen til Brandal.

Oss fiska litt laks oppi ei elv der. Laks var også ein del utav fangsten som overvintrarane hadde. Det var mykje salta laks.

Eg ser tilbake på dette som ein veldig fine tur på alle måtar. Det var godt vær og fin natur.

**-som 16 åring måtte det vere ei svær oppleving.**

Ja, det var litt og vere med på. Eg har aldri gløymt denne turen. Og sidan det var siste overvintringa, siste utskiftinga av mannskap, så vart no denne turen litt spesiell då. Året etterpå var det slutt.

**-var ikkje du med på noko dramatikk med «Signalhorn» også ein tur?**

Jau, det var når vi skulle på ein ekspedisjonstur for nokre engelskmenn og amerikanara. Vi skulle bort til Aberdeen og hente engelskmennene, og så skulle vi til Reykjavik og ta om bord amerikanarane.

Men på vei bort til Aberdeen så fekk vi noko skikkeleg grapse vær, det var no ikkje noko spesielt dårlig vær, men det var no litt slengring og skuta hadde då vore på verkstad slik at der var forskjellig borespon og høvlespon som hadde gått ned i lensekassene i botnen på båten.

Når det starta å slingre så ruska det opp, og dermed så gjekk lensinga tette, slik at oss berre tok inn vatten.

Dette vart etter kvart så pass mykje at oss måtte tilkalle hjelp. Det vart redningsskøyta «Hagbart Våge» som kom og slepte oss inn til Haugesund.

Der fekk oss no om bord folk og fekk gjort reint ned i botnen. Det var i grunnen litt dramatisk, men det var no slik som av og til kunne hende. Når du hadde våre på land og gjort forskjellig arbeid so var der mykje rusk og rask so kanskje hadde blitt frå sleppt på ein lettint måte og det fekk som regel konsekvensar når det kom uti dårlig ver.

Etter oss fekk ordna dette med lensekassene so gjekk turen knirkefritt den. Det var ikkje noko dramatikk nokon plass.



«Signalhorn» og «Brandal», møte i isen. Foto: Ragnar Thorseth



TUSSAFIBER

## FÅ VERDA HEIM TIL DEG. NÅR DU VIL.

Via fiber tilbyr vi TV, radio, internett og telefon.

Interaktiv TV; ta opp, spole og setje program på pause

Filmleige; tusenvis av filmlar rett frå fjernkontrollen

Stabilt og superraskt internett; 25, 50 og 100 Mb/s.

Tussafiber gjer framtida kjekkare.

[tussafiber.no](http://tussafiber.no)



**TUSSA**

## **J.Kr. Tornøes ekspedisjon med selfangeren «Signalhorn» i 1931. Formålet var en okkupasjon av Østgrønland.**

Beretningen inneholder også resonnementert om Kvitserk og Blåserk – Nordmennens seilingsrute fra Island til Grønland

### Av Johannes Kr. Tornøe

*Frå Gunnar Tornøe har Isflaket fått ein artikkelserie i tre deler som vi vil trykkje i dette og dei to neste utgåvene. Del ein, som du kan lese her, inneheld forteljinga om klargjeringa til ekspedisjonen, og om Kvitserk og Blåserk, Nordmenns seilingsrute frå Island og Grønland.*

*Del to i neste utgåve fortel om tilhøva då ekspedisjonen kom fram til Grønland, og om leitinga etter høveleg plass for overvintring.*

### **Kort om**

Johannes Kristoffer Tornøe (1891 – 1970)  
Sekretær, kaptein, historikar

Johannes Kristoffer Tornøe (eller J. Kr. Tornøe, som han brukte i skriftleg samanheng) vaks opp ved Stadlandet i Nordfjord. Han vart tidleg oppteken av hav, fiske og historie. Etter artium tok han både økonomisk og militær utdanning, og fekk kapteins grad i infanteriet 1935.

I 1922 begynte Tornøe som stortingsmedarbeidar i Nationen. Han starta snart også ei karriere i Bondepartiet og Norsk bondelag. På tjuetalet vart han alliert med dei sentrale grønlandsaktivistane Gustav Smedal og Adolf Hoel.

I løpet av 15 år hadde Tornøe sekretærverv o.l. i organisasjonar som Norsk bondelag, Fedrelandslaget, Norges Grønlandsdag, Bondepartiets stortingsgruppe, NSIU,

Ishavsrådet og Statens kontor for nye arbeidstiltak.

I 1928 deltok Tornøe på sin første polarekspedisjon, under leiing av Hoel. Det var den første norske svalbardekspedisjonen etter at «Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser» var etablert ved stortingsvedtak (NSIU).

Svalbard-sesongen 1928 vart prega av at Roald Amundsen med mannskap forsvann i flyet «Latham». Tornøe var med på å gjennomsøka indre delar av Isfjorden med båt.

I 1930 og 1931 deltok han på norske ekspedisjonar til Aust-Grønland (i 1931 var han ekspedisjonsleiar). Ekspedisjonane sette m.a. opp fangsthytter som skulle underbygga norsk hevd på det nyleg okkuperte «Eirik Raude land».

Tornøe var særleg interessert i norrøn historie, relatert til Grønland og Nord-Amerika.

Dette fekk han bruk for som sekretær for «Norges Svalbard- og Ishavs-råd», med Hoel og Smedal i sentrale posisjonar.

Konflikten mellom Noreg og Danmark om Aust-Grønland vart behandla i Haag-domstolen 1931-33, og Tornøe søkte støtte for Noregs sak i historia, kunnig som han var i norrønt språk.

Etter privat initiativ okkuperte Noreg «Eirik Raude land» aust på Grønland i 1931. Sommaren 1932 fann aktivistane Hoel, Smedal og Carl Marstrander at tida var inne for ein liknande okkupasjon heilt sør på den grønlandske austkysten.

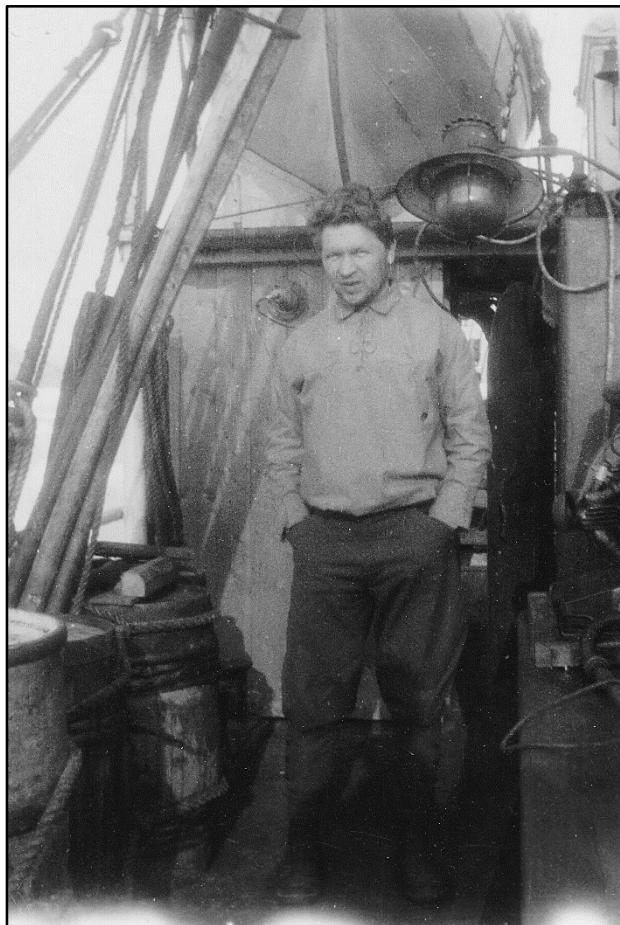
Tornøe fekk i oppdrag å dra til Sverige for å senda hemmeleg melding om dette i telegram til fangstfolka i det aktuelle området. Tornøe reiste, sjølv om han var betenkta. Han ringte heim frå Karlstad. Også Hoel og Smedal var no meir i tvil, og dei vart samde om å utsetja okkupasjonen.

I artikkelen Hvitserk og Blåserk frå 1935 argumenterer Tornøe for at to fjell som er omtalt i norrøne kjelder, ligg så langt nord som Blossevillekysten på Grønland, og at det faktisk er mogeleg, i Grønlandsstredet, å sjå land på Grønland og Island samstundes.

(frå polarhistorie.no)

## Med Signalhorn i 1931

Sommeren 1931 var jeg med dosent Hoels Grønlandsekspedisjon til Ålesund. Ved avgangen blev det nevnt at vi burde sende en ekspedisjon til Øst-Grønland til området mellom Angmagssalik og Scoresbysund.



J.Kr. Tornøe. Foto fra Gunnar Tornøe.

Peter S. Brandal lovet å stille en ishavsskute til disposjon for turen hvis der kunde skaffes en del penger til støtte for et slikt foretagende. Han ventet sine fartøier hjem i slutten av juli og han vilde da utruste et fartøy for håkjerringfiske ved Grønland og medsende en overvintringsekspedisjon på 3 mann som skulle settes i land i Storfjorden, eller der hvor man fant passende fangsterreng mellom Angmassalik og Scoresby.

Med disse planer reiste jeg tilbake til Oslo for å prøve å skaffe penger til ekspedisjonen. Jeg forela planen straks for Ishavsrådets formann, dr. Gustav Smedal og dr. Braastad ved Svalbardkontoret, og vi besluttet å prøve å få

penger til ekspedisjonen. En del aviser hadde allerede satt igang en pengeinnsamling til støtte for vårt arbeide på Grønland. Der var dannet komite bestående av redaktørene Thommesen, Domaas og Skavland som skulle disponere de innkomne pengemidler. Disse herrer var enig i at de innsamlede penger skulle anvendes til en ekspedisjon som av oss påtenkt.

Jeg hadde av dosent Hoel fått i oppdrag å bli med Finn Devolds ekspedisjon til Sydøst-Grønland. Denne ekspedisjon skulle gå i slutten av juli fra Tromsø. I mellemtiden fikk jeg i oppdrag å arbeide med utrustningen av den nye ekspedisjonen. Bl.a. fikk jeg i oppdrag å skaffe en radiostasjon og ansette en telegrafist. Jeg henvendte mig først til statsråd Quisling i Forsvarsdepartementet om å få låne en av marinens radiostasjoner.

Statsråden var meget velvillig og gav ordre om å undersøke om marinen hadde en ledig stasjon, men vi fikk til svar at marinen kunde ikke skaffe noget radiomateriell til vårt bruk.

Derefter henvendte jeg mig til Festningsartilleriet som tilbød oss en gammel liten stasjon, men av sakkyndige blev vi frarådt å ta mot den.

Ingeniørvåbenet stilte sig også i møte-kommende, men også deres materiell ble funnet å være altfor smått til vårt bruk. Jeg henvendte mig da til fungerende telegrafdirektør hr. Hermod Pettersen som elskverdigst stilte en passe telegrafstasjon til vår rådighet mot at vi holdt den forsvarlig assurert under turen og leverte den tilbake ved hjemkomsten.

Dette gikk vi med på. Stasjonen var fra Watt o.s.v. rørsender med mottager.

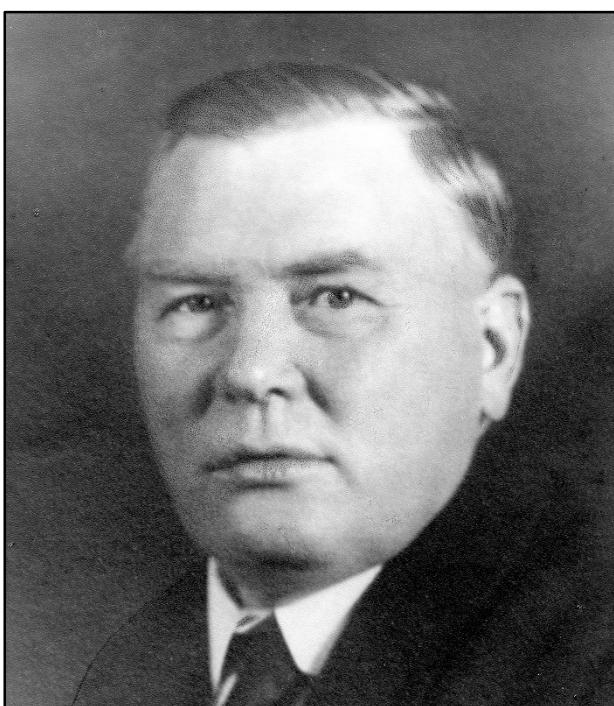
Deltagerne i Finn Devolds ekspedisjon reiste fra Oslo den 19. juli. Jeg fikk ordre fra dr. Smedal om ikke å delta i Devolds ekspedisjon, men i stedet fortsette å arbeide med utrustningen av den nye ekspedisjon og bli med som leder av denne.

Den 29. juli kom S/S «Signalhorn» tilbake til Brandal fra fangst i stredet.

Denne skute valgte Brandal å utruste på ny til vår ekspedisjon.



«Signalhorn». Foto Ishavsmuseets arkiv.



Reder Peter S. Brandal. Foto fra Ishavsmuseets arkiv.

Efter en ukes tid fikk jeg beskjed om at skuta vilde være klar til å gå lørdag den 8. august.

Jeg kom til Ålesund fredag den 7. august og fulgte med til Brandal samme kveld.

Ekspedisjonen var da ferdig til å gå, men den var ikke besiktiget av de forskjellige kontrollerende myndigheter i Ålesund.

Denne kontrol var blitt noget forsinket da den tidligere fører av S/S «Signalhorn» syntes det var for sent på året til å reise ut på en ekspedisjon til de trakter på Grønland hvor vi skulle. Skipperen og en del av mannskapet gikk fra borde.

Som ny skipper var tiltrådt Peter S. Brandal jr. da jeg kom til Ålesund.

Han var 22 år gammel; sønn av rederen Peter S. Brandal. Den nye skipper hadde allerede flere år arbeidet som fangstmann på Ishavet. Han hadde tatt kystskippereksemten og styrmannseksamen, en meget god teoretisk utdannelse for en ishavsskipper.

Ekspedisjonens to hovedoppgaver var:

I. å landsette Ole Mortensens overvintringsekspedisjon.

II. Å fiske håkjerring så lenge omstendighetene tillot det.

I. Mortensens ekspedisjon skulle ta fangsterreng ved Storfjorden på ca. 68° hvis der var passende terreng.

Ellers skulle den landsettes hvor det best passet mellom Angmagsselik og Scoresbysund-området. Det gjaldt derfor å rekognosere mest mulig av dette område for å skaffe ekspedisjonen det best mulige terreng. Dette skulde jo ikke bare benyttes denne vinter, men terrenget skulde taes i bruk for rederne for senere utnyttelse til fangst og fiske i henhold til Øst-Grønlandsavtalen av 1924.

Ole Mortensens ekspedisjon bestod av ham selv og fangstmennene Paul Pedersen fra Vega og Arnt Rikkardsen fra Tromsø.

De var utstyrt med materiale til seks hus og proviant og annen utrustning for to års opphold på Grønland. Husene var en hovedstasjon som vi medførte løse trematerialer til, men de fem bistasjoner var tilskårne og sider, gavler og tak sammenspikret før vi reiste og på denne måte innlastet som dekkslast på «Signalhorn».

Foruten trematerialer til husbygning hadde vi med rikelig materiale til slagfeller og diverse andre ting som kunde trenges under overvintringen.

Ole Mortensens overvintringsekspedisjon var vesentlig utrustet for revefangst, men den var også utrustet for annen fangst hvor dertil var anledning, og den hadde endog med fiskeredskaper for å undersøke mulighetene f.eks. for laksefiske med sildegarn og liner til fangst av håkjerring, kveite og torsk.

Det var meningen at Mortensen skulde ha med en motorbåt, men det lot sig ikke ordne og i stedet fikk han kun en fangstbåt uten motor.

Besetningen ombord i «Signalhorn» på denne turen bestod av følgende:

Peter S. Brandal jr.	Skipper,
Sivert Engeset	islos og førsteskytter,
Peder Thorvik	annenskytter.

Olaf Henriksen	maskinist
Fugleseth	fyrbøter
Johannes Branded	fisker
Johannes Hansen	fisker
Sverre Nerland	fisker
Brauteseth	stuert
Haldor Iversen	telegrafist
Ole Mortensen	fangstleder
Paul Pedersen	fangstmann
Arnt Rikardsen	fangstmann
og undertegnede, Tornø.	

Lørdag den 8. august reiste vi til Ålesund for å bringe i orden alle formalia for turen.

Skipperen og jeg henvendte oss til tollboden, mørnstringsskontoret, sjøkontrollen og politiet som alle hadde med vår reise å gjøre.

Nu viste det sig straks at overvintringsekspedisjonen voldte oss store vanskeligheter. En av de kontrollerende myndigheter meddelte oss nemlig at en overvintringsekspedisjon til Grønland skal etter loven være anmeldt til vedkommende myndighet tre måneder før den avreiser og her kommer De og vil gå på dagen, sa han. Han var helt forskrekket. Noget tilsvarende hadde aldri hendt i de 36 år han hadde hatt befatning med sjøkontrollen.

At en mann som skal til Grønland skal være nødt til å anmeldre dette til myndighetene tre måneder før avreise hører ingen steds hjemme nu etter at dette er blitt norsk land så disse bestemmelser bør rettes snarest mulig. Det må være nok at man i et slikt tilfelle underkastes en rimelig kontroll i løpet av f.eks. åtte dage.

Ved velvilje fra de forskjellige myndigheter fikk vi overvintringsekspedisjonen godkjent etter 3 – 4 dages strev uten særlige forandringer. Men imidlertid hadde sjøkontrollen gjort vanskeligheter.

Først påstod man at «Signalhorn» sin klassifisering ikke var i orden.

Dernest forlangte man at skuten skulle forsterkes i bauen og endelig var køiene ikke lange nok etter forskrifterne.

Efter dette kunde ikke skuten gå til Grønland da den i tilfelle måtte losses og hales på land og forsterkes, et arbeide som vilde ta nogen uker. Rederen påstod imidlertid at fartøyet var i orden



*Mannskapet på «Signalhorn». Foto fra Gunnar Tornøe.*

i enhver henseende og efter ny besiktigelse fikk den tillatelse til å gå hvad de tidligere ankepunkter angikk.

Men nu fant man at skuten var overlastet og at den an den grunn ikke kunde utklarer. Vi henvendte oss nu til sjøfartsdirektøren og Ishavsrådet, og fikk da tillatelse til å gå til Grønland.

Et billede viser «Signalhorn» i det vi gikk fra Brandal. På turen var skuta tett og viste ellers ingen svakhetstegn.

Onsdag den 12. august kl. 22 gikk vi fra Brandal. Ved Runde satte vi loggen kl. 24. og tok kurs for Langenes på Island.

Det var svak nordvestlig bris som frisknet til utpå natten.

Den 13. august om morgenen satte vi alle seil. Det var klart vær med frisk bris av nordost og smul sjø. Med alle seil satt gjorde skuta 7 mil.

Hun var tungt lastet slik at sjøen gikk inn på dekk midtskibs før vi gikk fra Brandal. Skuta fløt således på begge ender, men det greiet sig godt selv om vi hadde fått ruskevær.

Jeg tenkte på de gamle nordmenn som seilte til Island før år tusen. Man kan godt forstå at det ikke var nogen vanskelighet med den tids farkoster å nå Island i slikt vær som vi hadde. Med den bør vi hadde vilde et av de gamle langskibe snart seilt fra oss, til trods for at vi ved siden av seilene hadde en maskin på 75 hestekrefter.

Kl. 10 hadde vi telegrafisk forbindelse med Ålesund. Vår lille radiosender fungerte godt. Ved nedgangen til maskinrummet på babord side var der bygget på dekket et litet hus til vår radiostasjon.

Den lå nu tørt og godt i le av overbygningen over maskinrummet. Kraftkilden til radioen var en liten bensinmotor som var plassert på hyttetaket akterut.

Den fungerte også godt til trods for at vi bare hadde en kasse og en pressenning over.

Den 14. august fortsatte det samme gode vær. En hvilken som helst farkost kunde greid overfarten til Island i slikt vær.

Lørdag den 15. august fikk vi overskyet vær med frisk nordost bris og noen sjø, ut på dagen blev det også tåke og regn.

Søndag den 16. august fortsatte samme vær. Ved middagstid viste loggen at distansen var utgått. Kl. 13 fikk vi landkjenning på Island syd for Langanes.

Her er det ikke vanskelig å orientere sig når bare man ser nesset. Det er vist helt enestående slik som det strekker sig langt og lavt ut i havet. Kl. 23 stoppet vi ved Refsneset.

Mandag den 17. august fortsatte vi med kurs for Grimsøy. Kysten er her lav med store sletter innover land.

Vi kom til et sted hvor vraket av en stor damper hevet sig høit over vandet. Islosen sa at dette heter «Mirakelsletta» og her er slike magnetiske forhold at kompasset blir misvisende.

Jeg spurte flere av mannskapet om hvad denne sletta hette.

Jo, det var full enighet om at det var «Mirakelsletta». Her har man et godt eksempel på hvordan fangstfolk forvansker mange navn slik som vi har så mange eksempler på fra Svalbard.

Jeg sa da til islosen at jeg ikke trodde «Mirakelsletta» var det riktige navn. Jeg trodde heller det måtte hete «Melrokkesletta» etter melrokker som betyr hvitrev i oldnorsk og islandsk, men islosen holdt på sitt. Han hadde jo reist der mange ganger og med forskjellige fartøier.

Vi ble så enige om å se på kartet. Hans forbauselse blev stor da han fikk se at jeg hadde rett. Melrokkesletta stod der.

Vi stoppet et par steder for å fiske. Der var meget fisk og dem hang på så snart snøret var i bunnen. Fisken var små og fangsten besto av en uer og ca. 50 torsk. Vi fisket med pilk.

Kl. 22 nådde vi Grimsøya. Her lå ca. 20 norske fiskedampere sammen med opsynsskipet «Fridtjof Nansen». Flåten her lå og søkte ly under Grimsøy uten utgifter da det var nordost

vind og tåke lå flåten på sydsiden av øya. Det var ikke fiskevær nu.

2 – 3 gårdbrukere fra Grimsøy kom ombord til oss og vilde bytte sauekjøtt med kull. Vi hadde dessverre ikke kull å avstå.

Vi bordet D/S «Breisund» og fikk en tømme sild.

De fleste båter hadde gjort god fangst. D/S «Breisund» hadde således vært hjemme i Ålesund med last to ganger tidligere om sommeren og den hadde nu last for tredje gang og skulde gå hjem dagen etter.

Vi stoppet bare en time og fortsatte kl. 23. med kurs for Kapp Nord.

Den 18. august fortsatte det med nordost bris og by gevær med enkelte solstreif innover land. Kysten som lenger øst hadde vært lav og flat gikk nu over til høie steile fjell med en eiendommelig grønn farge hvor de var gressbevokste. Det minnet om kysten på Møre. Ut på dagen traff vi store sildestimer utenfor Skagastrendene. Vi rapporterte dette pr. Radio til opsynsskipet «Fridtjof Nansen».

Kl. 18 passerte vi Kapp Nord og kl. 21 passerte vi Straumsnes. Vi satte nu kurs for Storfjorden på Grønland.

Onsdag 19. august kl. 6 traff vi iskanten bare ca. 75 kvartmil fra Straumnes på Island. Vi fortsatte langs iskanten som her lå i retning vest-nordvest til vi kom inn i en bukt og gikk inn i isen. Ved iskanten fikk vi for første gang på turen strålende solskinn. Kl. 16. fikk vi land i sikte i nord.

Isen er fremdeles så slak at vi gikk med full fart. Kl. 19 er vi helt klar av isen og kom inn i et helt isfritt havområde.

I syd ser vi nu ingen is og vi har fått litt sydvestlig dønning som tyder på at der er åpent vann, eller i alle fall bare et smalt isbelte i den retning.

Langt nord sees fremdeles en liten iskant kl. 22. Vi har fremdeles kurs mot Storfjorden og rett forut ligger en skute og fisker håkjerring.

Vi har sett 10 – 12 hval idag. En hel del alker og alkekonger tyder på at her er fuglefjell i land. Det er stille og skuta gjør 6 mil i timen.

Kl. 23 praiet vi «Skansen» av Ålesund, skipper Emil Brandal. Han var da ferdig å gå hjem med ca. 200 fat tran. Fisket hadde vært bra de siste dager, men han hadde ikke mene brensel og kunde derfor ikke fortsette.

Mannskapet spurte om nytt fra Norge, om storstreiken var slutt og om det var gode produkter.

Vi kastet ombord til dem en del aviser vi hadde fått med dels som innpakningspapir og dels som lesestoff.

Alt blev mottatt med stor takknemlighet.

Kl. 24. praiet vi «Fangstmand» av Brandal. Han hadde ca. 100 fat tran og fortsatte fisket en tid så lenge han hadde kull.

Tenk om de hadde en kullstasjon i land her? På Island er kullene så dyre og i forbindelse med de store havneavgifter lønner det sig ikke å gå dit.

Vi forlot «Fangstmand» med kurs for Storfjorden. En liten isodde stakk sydover her, og når vi hadde passert den besluttet vi å sette kursen nord til øst, for nu var det isfritt så langt vi kunde se nordover.

Vi besluttet å søke land så langt nord som mulig på Blossevillekysten.

Vi har de siste dage prøvd å få radioforbindelse med Jan Mayen, Myggbukta og «Polarbjørn», men det har ikke lykkes å få svar.

Vi har også ropt på «Heimen» uten resultat.

Vi har kun fått forbindelse med «Fridtjof Nansen» og Reykjavarvik som tok et telegram til dosent Hoel idag.

## **Kvitserk og Blåserk – Nordmennens seilingsrute fra Island til Grønland. Kan man se Grønland og Island samtidig?**

Idag da vi kl. 16 fikk Grønland i sikte kom jeg til å tenke på at jeg i gamle beretninger om kursene til Grønland hadde lest at man kunde se Grønland og Island samtidig.

Vi var nu på det havområde hvor avstanden mellom de to land er

kortest og jeg besluttet å undersøke forholdet. Riktig nok var det gråvær og disig luft over Island, men mot Grønland var det klart og siktbart.

Under disse forhold lykkes det mig ikke å se Island etter at vi fikk Grønland i sikte.

En medvirkende årsak til dette var også at vi fra Straumnes satte kurs for Storfjorden og av den grunn var kommet så langt vest før vi fikk



*«Fangstmand».* Foto Ishavsmuseets arkiv.

«Vesterhavet» av Brandal, skipper Sverre Brandal, bror av vår skipper, ligger lenger inne mot Storfjorden.

Han hadde vistnok kullbeholdning så man antok han ble liggende her lenge. «Polaric» og «Lysningen» var gått hjem for et par dager siden på grunn av kullmangel.

Grønlandskysten i sikte at det var uråd å se Island.

For å undersøke dette spesielle spørsmål burde vi fra Straumnes satt kurSEN direkte korteste vei til Grønlandskysten istedet for å styre vestover mot Storfjorden.

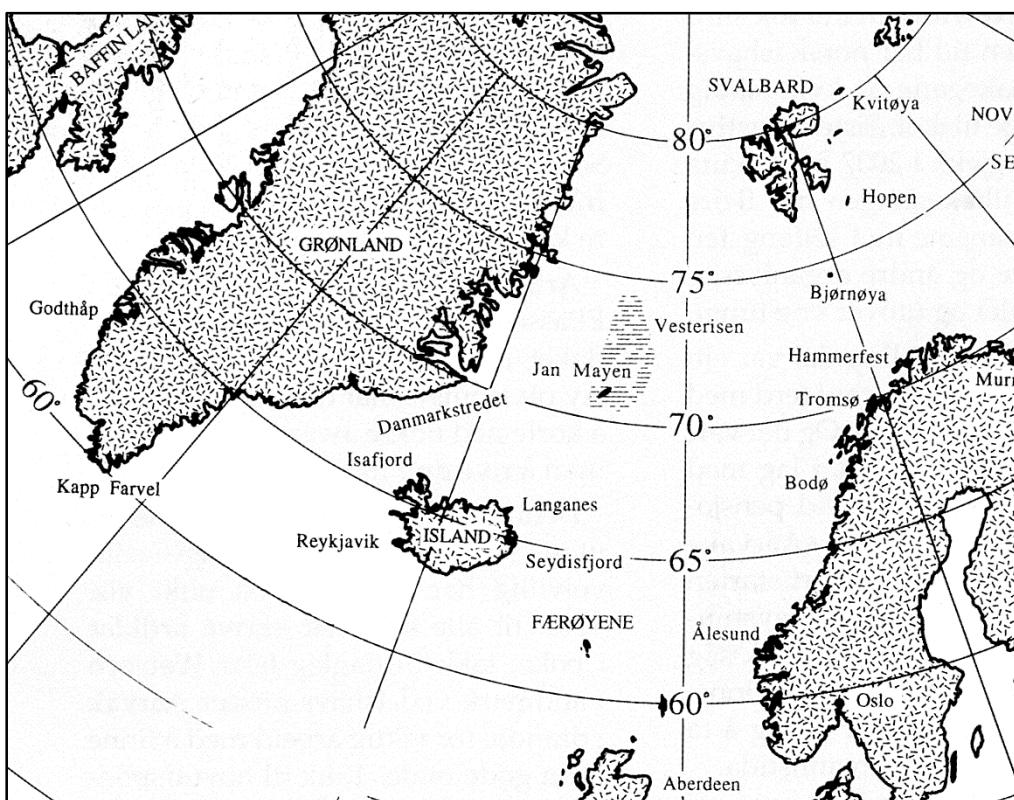
Men da vi forlot Island var det disig vær så der var ingen utsikt til at vi vilde få se begge land samtidig, og det kunde dessuten ikke bli tale om å gjøre en slik avstikker da vi hverken hedde tid eller kull til slikt.

I stedet tok jeg mig dagbok og så eksaminerte jeg mannskapet om det var slik at man kunde se begge land samtidig.

Vår 22 årige skipper bekrefret dette. I min dagbok noterte jeg:

Skipper Peter Brandal fortalte at på ca. 68. breddegrad har han i klart vær sett fjellene på Island og Grønland samtidig. Man ser dem fra dekket og ikke bare fra tønna.

Jeg spurte om de hadde sett begge land samtidig lenger syd i Grønlandsstredet, men det hadde ingen. Det var enighet om at det kun var i de farvann hvor vi var, mellom 67° og 68° man kunde se begge land samtidig.



Mannskapets uttalelser virket helt overbevisende på mig, og jeg gikk ut fra at beretningene i de gamle kilder således var helt riktige.

Senere er jeg dog blitt opmerksom på at Fridtjof Nansen i sin bok «Nord i Tåkeheimen» behandler disse spørsmål og han sier på side 226:

«Det fortelles på et par steder i gamle beretninger at når en var midt mellom Island og Grønland kunde man i klart vær på en gang se Snøfellsjøkel på Island og Blåserk (eller Hvitserk) på Grønland.

Dette er etter min erfaring ikke mulig selv om man tar en sterk refraksjon eller endog luftspeilingen til hjelp, men gjenskinnet på himmelen av landene eller isen kan en derimot se og en som seiler (langs iskanten) øst eller vestover kan meget vel se toppen av Snøfellsjøkel og toppen av Ingvalds Fjeld på samme dag».

Som man ser går Nansen ut fra at det er umulig å se Island og Grønland samtidig og når han mener det, så må jeg undersøke nærmere om de opplysninger jeg fikk om disse ting kan bero på

en misforståelse og om de i det hele tatt kan være mulige.

Jeg måler avstanden på kartet fra Straumnes på Island til nærmeste kyst på Grønland. Det er 160 sjømil. Halvparten av denne avstand, omgjort i kilometer blir 148,160 km, eller avrundet til 150 km. Dette er en avstand som vi ikke synes er

uoverkommelig for øjet i klart vær.

Men nu forutsetter vi at vi er på havet midt mellem Island og Grønland. På grunn av havets krumning vil den nærmeste kyst både på Island og Grønland, komme under horisonten og følgelig ikke bli siktbar. Vi må derfor regne ut hvor høit landet må være på begge sider for at det skal komme over horisonten i den avstand som ovenfor er angitt.

Vi finner således at fjellene på begge sider av Grønlandsstredet må være minst 1500 meter høie for at de skal komme over horisonten, og dessuten må der av fjellene være så stor del over horisonten at de kan sees i slik avstand.

Dette er rent teoretisk hvad der trenges på grunn av jordkrumningen. Men når man ligger ute i havet og ser mot land gjør også refraksjonen sig sterkt gjeldende slik at det blir mulig å se fjellpartier eller landområder som faktisk ligger under horisonten.

Refraksjonens styrke skifter med atmosfærrens forandringer, og hvor meget den øker synevidden i forhold til de ovenfor angitte tall er det ikke mulig å si, men refraksjonens innflydelse er ganske stor i de gunstigste tilfelle må den vel antas å heve landet ca. 100? m. over horisonten i en avstand av 80 nautiske mil.

Efter de høider som er angitt på kartene, når fjellene på Islands nordkyst neppe over 1000 meters høide.

Om man kan se dem halvveis til Grønland er da et spørsmål om hvor sterkt refraksjonen kan bidra dertil. Men fjellene på Grønland er meget høiere enn på Island. De når en høide betydelig over 2000 meter. De er dessuten snøkledte selv om sommeren.

Når solen skinner på disse hvite fjell er det klart at de må kunne sees uvanlig langt. Man kan gå ut fra at de kan sees lenger enn midt veis mellom landene.

Regner vi at fjellene på Grønland kan sees f.eks. 100 kv.m. vil avstanden derfra til Island kun være 60 kv.m. og landet vil da uten hjelp av refraksjonen kunde sees i en høide av 800 meter. Ved hjelp av refraksjonen skulde da ca. ??? m. komme over horisonten og bli synlig.

Efter dette skulde det ikke være utelukket at man i Grønlandsstredet kunde se Island og Grønland samtidig.

Til sammenligning kan anføres at fra Tryvandstårnet ved Oslo til Gaustatoppen i Telemark er det omtrent 115 km. Den avstand er det ikke så vanskelig å se.

Den første beretning vi har om Grønland er jo nettop det at Gunnbjørn så fjellene på Island og Grønland samtidig. Vi kan jo forstå hvilken del av Grønland Gunnbjørn har sett. Det kan bare være fjellene på Blossevillekysten. Dette stemmer jo også med beretningene om landet. Det skulde nemlig ligge i «utnorder» d.e. nordvest av Island.

Hvilken rute Gunnbjørn har fulgt er ikke så vidt jeg kan se tidligere fastslått. De fleste har gått ut fra at Gunnbjørnsskjær måtte søkes i nærheten av Grønland siden han så dette land.

Nu har vi imidlertid fått et ganske godt kjennskap til Grønlandsstykket og der er jo ikke noget slikt skjer som ligger slik til at man særskilt ville bemerke dette i motsetning til de store landområder en vilde se når en først var på en holme eller et skjer ved Grønland.

Man kan derfor ganske enkelt gå ut fra at Gunnbjørnsskjær ikke var i nærheten av Grønland. Det synes tvert om å fremgå av teksten at Gunnbjørnsskjær ikke hadde vært nær Grønland, da det i allfall på et sted heter at han tyktest å ha sett en jøkul i vesterhavet samtidig som han så Snekfell eller Snekellsjøkulen på Island. (Se Bjørn Jonson side 88.)

Der er intet sted som nu bærer navnet Gunnbjørnsskjær. Vi må derfor søke dette skjer under et annet navn.

Jeg går ut fra etter at jeg har reist langs Islands nordkyst over til Grønland og etter å ha reist fra omtrent  $69^{\circ}$  på Grønland ned til Lindenowfjorden – at Gunnbjørnsskjær, det må være Kolbeinsskjær (Meven klint) og intet annet.

Kolbeinsøy ligger omtrent nøyaktig en breddegrad eller ca. 110 kilometer nord for Siglunes på Islands nordkyst.

Gunnbjørn, heiter det, siglte omkring Island så langt ute at han bare så fjellene. Det passer da meget godt at han traff Kolbeinsøy.

Denne lille øy kan godt svare til betegnelsen skjer der den ligger liten og ensom ute i havet. Han så Grønland den gang da han rak vest over fra Kolbeinsøy kom han nettop til det havområde hvor man kan se begge land samtidig.

Han oppdaget således Grønland ved en tilfeldighet på reise antagelig til Island.

Det er da lett forståelig at Gunnbjørn ikke hadde anledning til å reise til Grønland eller undersøke det nærmere.

Til en slik reise til ukjent land måtte man være spesielt utrustet hvilket Gunnbjørn neppe var. Vi tenker oss altså Gunnbjørn på reise til eller fra Island. Det sies at han kom til Island nest etter Gardar og at han seilte omkring landet og da var Island ganske ubygt.

Det kan således hende at han var ute for å ta land på Island og vi hører senere at hans bror og to sønner bosatte sig på Island.

På denne reise kommer han til Kolbeinsøy og derfra reker han vest i havet og oppdager da land i nordvest.

Dette blir kjent på Island. Men da man ikke hadde karter var det ikke så lett å angi hvor Gunnbjørnsskjer lå. Det som festet sig hos folk var at i nordvest var der land, og man blander

således sammen Gunnbjørnsskjer med det landet i nordvest som Gunnbjørn så da han forlot Gunnbjørnsskjer.

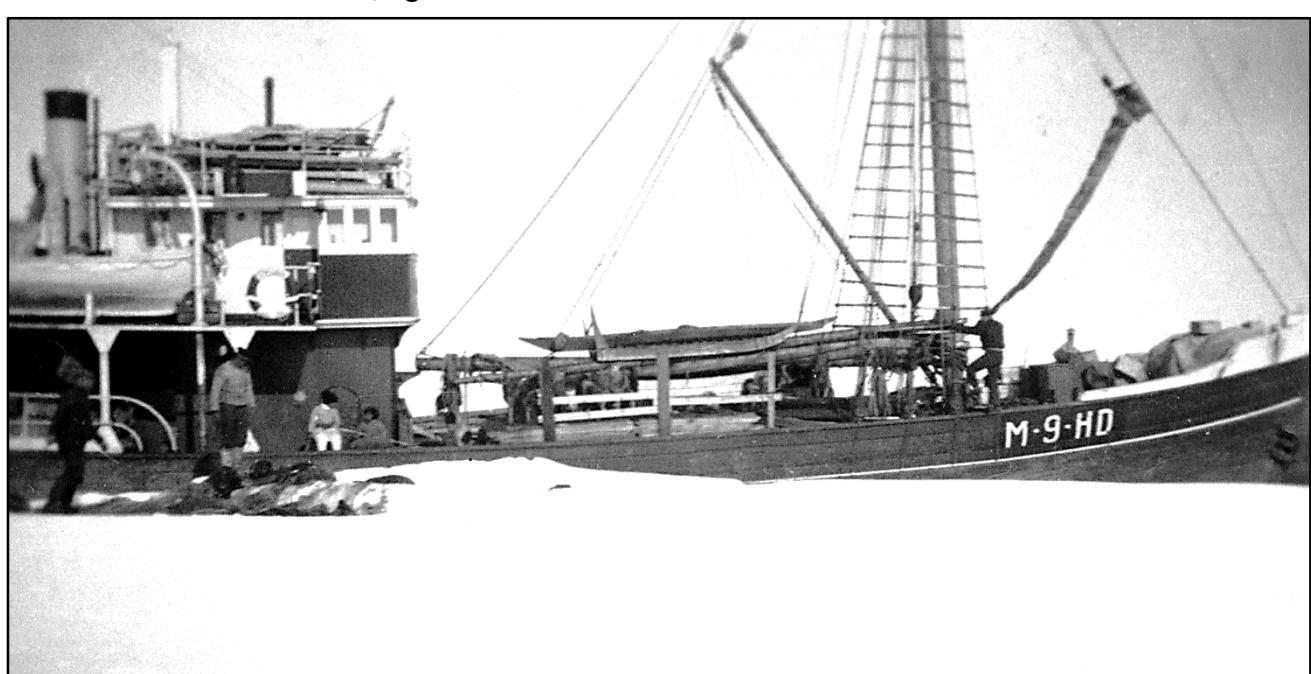
Den neste som var ute etter nytt land var Snobjørn Galte. Det står at han reiste ut for å søke Gunnbjørnsskjer og at han fant land. Om det var Gunnbjørnsskjer (Kolbeinsøy) han fant eller Grønland er ikke godt å vite. Begge dele kan være like sannsynlig. At reisen har vært foretatt er vel nokså sikkert, men i denne beretning sies det lite om landet de kom til. Der berettes mest om at de fant en pengepung som de sloss om og som ødelagde hele ekspedisjonen.

Den neste beretning om seilas til Grønland er om Eirik Raude.

Det heter i Landnama, Grønlands Historiske Minnesmerker I, side 72:

«Eirekr rauði sagði: at hamn atlaði at leita lands þess, er Gunnbjørn, son Úlfss kráku, sá, er hamn rak vestr um Ísland, þa er hann fann Guinnbjarnarsker».

Dette avsnitt mener jeg bør omsettes slik: Eirik Raude sa at han (etlat) vilde leite op det land som Gunnbjørn sønn til Ulf Kraaka så da han



Ekspedisjonsskuta «Signalhorn» ved iskanten.  
Foto fra Ishavsmuseets arkiv.

rak vest om Island den gang da han fant Gunnbjørnsskjer.

Nansen: Nord i Tåkeheimen, side 205 er denne siste periode omsatt slik: «Da han rak vest for Island og han fant Gunnbjørnsskjer».

Dette vil gi leseren det inntrykk av at han fant Gunnbjørnsskjer vest for Island. Men riktig oversatt får man nærmere det inntrykk at Gunnbjørnsskjer ikke var vest for Island for da hadde det vært naturlig nettopp å si det slik som det er oversatt i «Nord i Tåkeheimen».

Nu står der bare at han så Grønland da han rak vest om Island og det var samme gang som han fant Gunnbjørnsskjer.

Dette kommer enda tydeligere frem i Bjørn Johnsns Grønlands Analer. Grønlands Historiske Mindesmerker I, side 88.

«Upphof meðal þa til, hvarfyrir Eirikr rauði upsigldi Grønland, var ei annað enn þetta, at þat orð var í gamalla manna minni, at Gunnbjørn, son Úlfrs kráku, þóttist seð hafa til annars jökulsins i vestrahafinu, en Snæfelljökul híngat, þa er hann rak vestr i haf, eptir þat hann fór frá Gunnbjarnareyjum».

Her står det jo tydelig at han rak vest i havet etter at han for fra Gunnbjørnsøy. Efter dette skulde altså Gunnbjørnsskjer ligge østenfor det havområde hvor man ser Island og Grønland samtidig.

Dette passer godt med Kolbeinsøy. Dessuten seilte Gunnbjørn så langt fra land at han bare hadde landet i sikte. Også av den grunn passer det godt at han oppdaget Kolbeinsøy. Den ligger ca. 40 sjømil nord for Grimsøy og med en passe avstand fra denne ville man se Kolbeinsøy i nord.

En erfaren og forsiktig sjømann hadde sin grunn til å holde sig i god avstand fra Island, tenk bare på Reykjarnes og havet der omkring. At Gunnbjørn oppdaget Kolbeinsøy er således meget naturlig.

På den annen side er det ikke noget annet som passer til betegnelsen Gunnbjørnsskjer hverken ved Island eller Grønland. Den eneste øy som finnes lenger nord i havet er Jan Mayen, men

den ligger så uhyre langt fra Island at det er utenkelig at det kan være den Gunnbjørn har besøkt.

Dessuten vilde den neppe bli betegnet som skjer da den er altfor stor til det. En annen viktig ting i denne forbindelse er den form Bjørn Johnsen gir sin beretning.

Han er opmerksom på at der allerede i hans tid er opstått beretninger om Grønlands oppdagelse og om øyer og landområder som ikke er helt sannferdige.

Disse tar han avstand fra ved å si at opphavet til Grønlands oppdagelse var ikke annet enn at gamle folk, mintest Gunnbjørn, tyktest da å ha sett land i vesterhavet.

Dette tyder på at Bjørn Johnsen hadde undersøkt saken og at han selv mente å ha fullstendig kjennskap til den.

I motsatt fall vilde en klok og forsiktig mann som han ikke uttalte sig å avgjort i den sak.

Dertil kommer også at Bjørn Johnsen bodde på Nord-Island hvor man var nærmest både til Grønland og Kolbeinsøy.

På Nord-Island hadde både Gunnbjørns bror og hans to sønner slått sig ned, og fra disse trakter hadde utvilsomt de første Grønlandsreiser funnet sted.

Med de dårlige navigasjonsmidler man da hadde sier det sig selv at det var av stor betydning å få landkjenning på Grønland snarest mulig etter at man tapte Island av synet, for når man nådde Grønlands østkyst vilde det vel i de fleste tilfeller være mulig å redde både skib og last når man nådde kysten.

Var derimot kysten blokert av is, som den ofte er på Østgrønland, var det forholdsvis lett når man seilte ut fra Nord-Island å nå iskanten, og når den var nådd var det forholdsvis likevel å følge den sydvestover eftersom isårene er. Iskanten vil man alltid trygt kunde følge for den går alltid til Grønland.

Dessuten fantes der sel til det daglige kosthold og ofte fisk om det trengtes. Vann kunde de også ta på isen og det aller viktigste var at den gav livd for de fremherskende nordlige og nordostlige storme.

Vi vet nok at de gamle nordmenn og Grønlendere kunde seile uten forbindelse med

land helt fra Grønland til Norge og omvendt, så de greide nok også seilasen direkte fra Røykjanes til Kapp Farvel eller Kvarv som de da kalte det.

Men dette var et langt og hårdt havstykke som det alltid var risikabelt å legge ut på. En seilas over fra Nord-Island til iskanten og videre langs den til Angmagssalik var en langt lettere og sikrere reise.

Kysten syd for Angmagssalik har for den største del gode havner og byr gode vilkår for reisende.

Av disse grunner går jeg ut fra at den største trafikk mellom Island og Grønland har gått ut fra Isefjorden og Nordvest-Island. Den største kunskap om Grønland og Grønlandshavet har derfor samlet sig der.

Bjørn Johnsen har derfor hatt den letteste adgang her til å skaffe sig kunskap om disse ting i denne del av Island.

At han også har hatt uvanlig godt kjenskap til Grønland og forholdene i Ishavet har vi anledning å kontrollere i det han har skrevet.

I en avskrift av «Gripla», et geografisk oversyn over Ishavet og Grønland, føier han til følgende note etter en beskrivelse som ikke synes særlig pålitelig:

«Fra Bjarmalandi liggja obygdir nordr allt til þess er Grønland kallast. En botnar ganga þar fyrir, ok vikr landime til utsuðrs. Ærn jøklar ok firðir, eyar liggja».

Her setter Bjørn Johnsen inn følgende note i teksten: «En Grønlendingar sannar þat eigi, ok þikjast annars visir hafa nordit bæði af viðraka þeim, er manna verk eru a, ok af hreindyrum þeim, er mørk hafa a eyrum edr bønd a hornum, sva ok af saudum þeim, er þangat reka, er nu er i Noregi mark af, at høfud hauger i þrandheimi, annat i Bjørgvin, finnast þo morg fleiri».

Oversatt: «Men Grønlenderne sanner ikke dette, og mener å ha bevis for at det forholder sig anderledes både av rækved som er bearbeidet av mennesker, og av reinsdyr som er merket i ørene eller har band på hornene, således også av sauder som reker derhen, hvorav der nu er merker i Norge, da et hoved henger i

Trondheim og et i Bergen, og der finnes dog mange flere».

Dette er jo detaljer i vår kunskap om Grønland og Ishavet, som vi ikke ventet å finne i tusenårgamle kilder. Inntil for få år siden vilde vel disse oplysninger blitt oppfattet som uvederheftig sagn og eventyr og dog er de nok riktige, og de viser at man i gammel tid har hatt et meget godt kjenmskap til de nordlige polarland. Rensdyr som er merket i ørene eller som har band på hornene forekommer nemlig på Spitsbergen hvor en sådan ren er blitt skutt av de norske spitsbergenekspedisjoner.

Renen vandrer nemlig fra Nord-Russland over Frans Josef Land til Spitsbergen. Sauder som der tales om er selvfølgelig moskussaudnaut som de kalles på islandsk. Disse treffes nu på Grønland bare nord for Scoresbysund.

I Grønlands Historiske Mindesmerker, Bind I side 134 finnes i en liten note henvisning til at Gunnbjørnsskjær var det nuværende Kolbeinsøy eller Meevenklinnt.

Den 20. august fikk vi isikte noen høie fjell i nordvest. Dette syntes mig å være de mektigste fjell jeg noen gang har sett.

Jeg var meget imponert og jeg kom straks til å tenke på beretningen om Kvitserk for disse fjelle passet slående til dette navn fordi de var snekledte og hvite helt til topps.

Jeg mente dog at Kvitserk lå sydligere i nærheten av Kap Farvel. Jeg trodde heller ikke at de gamle Grønlandsfarere hadde bevist bereist denne beryktede kyst, og jeg ventet å finne Kvitserk når vi kom lengre sydpå.

Noen skoddedotter drev stadig forbi denne topp så den var vanskelig å få et billede av med mitt lille kodakapparat, og blev den et øieblikk klar var jeg ikke ferdig med apparatet.

På turen videre sydover speidet jeg stadig efter Kvitserk, men noget fjell som svarte til dette navn fant jeg ikke sydligere da alle høie fjell der var mørke.

For å prøve og finne ut hvad det var for et fjell eller muligens bre som de gamle

Grønlandsfarere kalte Kvitserk skal vi se litt på de gamle kilder.

Grønlands Historiske Mindesmerker Bind I, side 361, anmerkning 18 nederst står at: Eirik Raude kom til Grønland til Kvit serk. Denne angivelse passer godt hvis vi går ut fra at Kvitserk ligger på ca.  $68^{\circ}30'$ .

Det Eirik Raude visste om landet var at Gunnbjørn hadde sett Grønland og Island samtidig og at Grønland lå i nordvest av Island. Siden hadde Svalbjørn Galte søkt dette land i nordvest og fant det.

At han kom til Helgeland i Norge og siden til Vadil på Island tyder også på at han har vært et sted nord for Storfjorden. Dette er den kunskap som Eirik hadde om Grønland; det er derfor naturlig at han søkte land i nordvest og kom til Kvitserk.

Men det kan også tenkes at han ikke har kommet i land her, men på grunn av is har måttet søke sydover før han nådde land.

Andre steder heter det at han kom til land ved Nidjøkul ved Blåserk.

Er det riktig Eirik Raude som har satt disse navne på jøklerne, må han ha vært så nært Grønland nordligere at han har sett en større jøkul nord for Meidjøkul.

Den første store jøkul nord for Meidjøkul er Stenstrup Bro. Den ligger straks nord for Blåserk. Men denne jøkul er lav og flyter ut i to lave dalfører og er utsydelige i forhold til Midjøkul.

Det er derfor rimeligere å anta som Nansen gjør at den nordenforliggende jøkul som navnet Meidjøkul synes å forutsette må være den store ismark som ligger på sydsiden av Storfjorden. Her er nemlig kysten nediset på en strekning av mange mil, og den ligner ganske det område som kalles Meidjøkul syd for Angmagssalik og det store nediske område på ca.  $62^{\circ}$  som Nansen mener svarer til den samme jøkul som ifølge navnet Meidjøkul måtte antas å ligge syd for denne.

Neste kilde er en kursforskrift i Grønlands Historiske Mindesmerker, Bind III, side 214.

«Er veiret klart og godt siktbart, med kurs rett vestover, så sees Snæfellsjøkul på Island i nordost og Kvitserk på Grønland i nordvest.»

Som man ser er også dette punkt riktig. Kvitserk må ligge på Blossevillekysten.



Isfjell ved Grønland. Foto: Ishavsmuseets arkiv.

Neste er en geografisk beskrivelse i Grønlands Historiske Mindesmerker, Bind III, side 224:

«Frá Bjarmalanði liggja óbygðir norðr allt til þess er Grønland kallast. En botnar gánga þar fyrir, ok víkr landinu til úsuðra, eru jøklar ok firðir, eyar liggja úti fyrir jøklunum; fyrir ein jøkulinn geta þeir ekki ransakað, fyrir annan er hálfa mánaðer ferð, fyrir þridja vikuferð; er sá næstr bygðinni; þar heitir Hvitserkr; þa víkr landinu til norðrs; en sá eigi vill missa bygðina, stefni hann í útsuðr».»

Også denne beskrivelse gir god mening at der ligger botnar fyrir, vil si at der er det havsbotnen. Havet går som en bukt eller fjord nord i isen. I botnen av denne fjord slutter havet i polarisen akkurat som en fjordbunn slutter inne i landet. Man antok at der lengre mot nord var sammenhengende land fra Bjarmaland til Grønland, men foran dette land som man vel antok var lavt, var der is og der var botnar fyrir. Fra disse botnar kommer vi vestover til Grønland. Det første en sjøfarer da ville få i sikte var Shannon. Derifra går landet i sydvest. Dette stemmer også. Fra Shannon måtte man styre i sydvest for å komme inn i Claveringfjorden eller Frans Josef Fjord.

Men selv om han her ikke tenker på kursen, men på selve landet som der egentlig står i teksten så må man nærmest si at det går i sydvest.

Der er jøklar og fjorder og der ligger øyer utenfor jøklene.

Dette passer jo også godt med forholdene i Eirik Raudes Land. Både fjordene og jøklene og øyene er ganske imponerende.

Til den ene jøkel har man ikke kunnet undersøke. Det vil si at den ligger så langt nord at der har det ikke vært fremkommelig med skib eller på annen måte.

Her kan det være ismarker nordvest for Shannon, eller i det hele det nordligste som de har sett av Grønland fra sine skib eller fra toppen av Shannon.

Til en annen jøkel er det en halv måneds reise. Det er mulig man her tenker på en jøkel i Eirik Raudes Land. En halv måneds ferd gjennem isen fra Eirik Raudes Land kan passe godt. Man skal her legge merke til at avstanden ikke er oppgitt i så og så mange «dagra sigling» slik som det er i kursforskrifter.

Dette tyder nettopp på at man til vanlig ikke kunde sette seil og under en direkte kurs nå frem til jøkulen, for da vilde det vært naturlig å opgi avstanden, i «dager sigling».

Men her lå drivisen i mellom. Man måtte seile omveier utover isen og ro sig frem i landråken eller mellom isflakene, eller man måtte søke land og ligge stille til isforholdene bedret sig. Alt dette og mere til er inbefattet i «hálfsmánaðar ferð».

Til den tredje er det en ukes reise. Den er nærmest bygden – den heter Kvitserk.

Efter dette viser det sig at Kvitserk må søkes langt nord. Enten man her regner reisen fra det bebyggede Grønland eller fra Island så viser det sig at Kvitserk ikke kan ha vært noen jøkul eller fjell i nærheten av Kap Farvel.

Fra Østerbygden på Grønland til Kvitserk på Blossevillekysten ca  $68^{\circ}30'$  kan passe godt med «vikufærð» under gunstige is- og værforhold. Under mindre gunstige isforhold kan det også passe med reisen fra Island.

Uten ishindring skulde man fra Island kunde nå Kvitserk i løpet av et døgn.

Lå derimot isen som i 1931 og som vistnok er det vanligste vilde man sikkert søke land ved Storfjorden og derfra søke østover til Kvitserk, gjennom landråken. Under disse forhold vil «vikufærð» passe for reise også fra Island.

At landet fra Kvitserk bøyer mot nord passer ikke riktig hvis vi som hittil følger Grønlandsstykket fra nord til syd.

Går man derimot fra syd til nord kan man si at kysten viker i nord.

Fra Kvitserk kan man derimot si at kysten går rett vestover til man når Storfjorden som går inn i landet mot nordvest.

Derimot er den gamle kursforskrift at den som vil til det bebyggede Grønland skal styre mot sydvest fra Kvitserk, eller når han har Kvitserk i nord. Ligger Kvitserk på Blossevillekysten så ligger Kap Farvel i sydvest for den så det stemmer med kursforskriftene.

Den neste kilde hvor Kvitserk er omtalt er Grønlands Historiske Mindesmerker Bind III side 251.

Kursen fra Bergen sører om Island til Kvarv (Kap Farvel) er her riktig. Men så står der: «En dag tillforn før mand kan seeforschreffne Hvarf, schal hand see æt andet høitt Bergh som heder Hvidserk, en meder forschrepne Ahon Fjeld som Hvarf heder og Hvidserk, legger et nes som hedet Herjolsnes, og derved ligger en havn som heder Sand.»

Når det står her at man på denne ruten skal se Hvitserk en dag før man kommer til Hvarf så vet vi nu at det er ikke riktig.

Fra Kap Farvel går Grønlands østkyst omtrent rett nordover og man vil ikke se fjellene nordpå kysten særlig lenge før man ser Kap Farvel, da landet her er nokså høit.

At man på denne rute skal se Hvitserk en dag før man kommer til Hvarf må bero på en feiltagelse. Dernest plasseres Herjolsnes østenfor Hvarf mellom Hvarf og Hvitserk.

Dette vet vi er galt, for Herjolsnes ligger vestenfor Hvarf. Det er mulig at bemerkningen om Hvitserk hører til i neste avsnitt som behandler kursen fra Snæfellsnes på Nord-Island til Grønland. Der heter det nemlig i andre kursforskrifter at man skal seile vestover til man

har Hvidserk i nord og da skal man styre sydvestover. Her vil det passe at man ser Hvidserk en dag før man får landkjenning ved Angmagssalik eller sydligere.

I samme retning tyder en annen kursforskrift i Grønlands Historiske Mindesmerker, Bind III, side

474: «Vi vil nu vise veien fra havnen Vestrabard på Island til den høie Klippe Hvitserk der ligger i havet mit på seilasen til Grønland».

Til denne meddelelse er å si at der ligger ingen høi klippe midtveis mellom Island og Grønland. Men følger man de gamle kursforskrifter fra Nordvest-Island til Grønland vil man som tidligere påpekt få Hvitserk i sikte i nord når man er omtrent midtveis mellom Island og Grønland – det vil si når man søker fra Island til Angmagssalikområdet på Grønland.

Samme sted side 475:

«Dette lands (Grønlands) østligere kyster vender mot Norge (med den ovenmeldte klippe Hvidserk midt på veien) og fortsettes til henimot Norges konges uovervindelige festning Vardøhus».

Det står ikke her hvorfra avstanden regnes til Norge, men det må vel være fra det bebyggede Grønland til Norge. Måler vi så på kartet fra Kap Farvel til Hvitserk på Blossevillekysten og derfra videre til norskekysten så ligger Hvitserk her ganske nøyaktig midtveis mellom koloniene på Grønland og norskekysten.

Bind III side 490:

Drager han så langt vester og er det så god sjøsyn og siktbart klart veir da sees Snefellsjøkel



*Vikingskip ved Grønland. «Saga Siglar».* Foto Ragnar Thorseth.

i nordvest liggende på Island og Hvitserk et bjerg så heder, nordvestliggende på Grønland.

Dette sted i Walkendorfs kursforskrifter følger like etter kursforskriften fra Norge syd for Island til Kvarv på Grønland. Men i denne sydlige rute vil man intet sted se Grønland og Island samtidig.

Ja man vil ikke kunde se Snefellsnes engang. Når det refereres til at man kan se Grønland og Island samtidig da kan man bare befinne sig et sted og det er i stredet nordvest for Island. Da stemmer det også her at Kvitserk ligger i nordvest for Snefellsjøkelen, men når man ser begge disse fjell samtidig da ligger ikke Snefellsnes i nordost som her står – men i sydost.

Det som kommer etter i ovennevnte kursforskrift gir god mening som fortsettelsen på den sydlige rute.

Det ser således ut til at man har blandet sammen den sydlige rute fra Norge til Grønland med den nordlige rute fra Norge nord om Island til Grønland. Man må gå ut fra at man også fra Norge benyttet ruten nordenfor Island til Grønland. Fra Nidaros f.eks. er det naturlig å sette kurs for Langanes og følge den vanlige rute til Grønland fra Snefellsnes. Denne rute vil

by mange fordeler fremfor den syd for Island. Den er så fordelaktig at selv fra Møre går de nord for Island og de skal til SydøstGrønland.

På den sydlige rute vil man nemlig få en østgående strøm hele veien. På den nordlige rute vil man få strøm på siden til man når Island, og vest for Island vil man få strømmen med helt til Vest-Grønland. Dertil kommer alle de fordele som tidligere er nevnt ved den nordlige rute.

I denne rute sier det sig selv at når man var seilt ut fra Norge var det første mål å få landkjenning på Island.

Det naturlige punkt å søke var Langanes fordi det ligger i ruten og fordi det ved sin eiendommelige form skiller seg ut fra andre nes og gir en sikker landkjenning.

Man fulgte så Islands nordligste kyst til Straumneset hvor man så søkte landkjenning på Grønland. Nærmest her er da Blossevillekysten med sine høie kvite fjelltopper som man foruten å se dem i lang avstand fra land også var lett kjennelige i forhold til andre fjell.

Det er derfor rimelig at disse viktige seilmerker går igjen i kursforskriftene. Når man har reist disse ruter vil man føle seg sikker på at nettop disse punkter vil bli nevnt i kursforskriftene uansett om de tidligere hadde navn eller ikke.

Side 491:

«Item er mand sønnenfor Breedefjorden i Island liggende, da skal han prise vister så lenge hand ser Hvidserch i Grønland og sidenprise sudvester så lenge fornefute Hvidserch staaer i norden, saa maa mand med Guds hjelp friligen søger Grønland».

Denne kursforskrift viser som de tidligere at man fra Island først søkte Hvitserk, man seilte så vestover til Hvitserk stod i nord – hadde man ikke da nådd iskanten, skulde man likevel styre i sydvest for ikke å komme inn i den bukt i isen som vanlig ligger ut fra Storfjorden. Det gir god mening å fortsette med sydvestlig kurs for traff man ikke iskanten så vilde man i allfall treffe Grønlandskysten, og da var det bare å følge den til man kom til bygden.

B III. Side 654. Anmerkningen setter også Kvitserk langt nord.

Berufjordr, Heimbjørnfjorden er antagelig Storfjorden på ca. 68°. Det passer å kalle den så for der er meget godt bjørnedistrikt. Dessuten er det meget sannsynlig at denne fjord var en av de første som blev besøkt fordi der fra Storfjorden går ut et isfritt havområde som strekker seg helt over mot Island.

Kysten både nord og syd for Storfjorden er ofte blokkert av is, men til tross for det er det som regel om høsten mulig å nå inn mot munningen av Storfjorden. Slik var det høsten 1931 og slik har det også vært mange andre år i følge de beretninger våre fangstmenn har gitt.

Del to i neste utgåve av Isflaket.

\*\*\*\*\*

## Situasjonen lysere for «Polarbjørn»



Myggbukta radio medelte kl. 1,30 i natt via Tromsø radio til NTB at «Polarbjørn» foreløpig er løs fra skruisen og at alle mann fremdelse er ombord. Båter og utstyr er losset på isen. Et dansk fly har droppet telt og soveposer på isen ved «Polarbjørn», som melder at alt står bra til med mannskap og passasjerer. Myggbukta radio melder om stadig kontakt med «Polarbjørn»

I et telegram som var ekspedert over Myggbukta radio kl. 16.30 i går at situasjonen allerede da var blitt noe bedre, og at «Polarbjørn» kom løs i råken om ettermiddagen. Lekkasjen var minnet vesentlig og øyeblikkelig evakuering var derfor ikke nødvendig.

Men det heter at skuta er så skadd og risikoen så stor at evakuering av alt overflødig folk fortsatt er sterkt ønskelig, sier Gieaver. Han har bedt Mestervig om flydropp av lensepumper for alle tilfellers skyld. Utenom den vesle råken vi ligger i er det ikke vann å se i noen retninger, og i denne råken på noen hundre meters lengde og et skips bredde kan den selvsagt klappe i hop når som helst, heter det i telegrammet.

(SMP 27.august 1957)

# Ishavsveteran Tormod Jensen trekte fullt hus på Ishavsmuseet.

Av Webjørn Landmark

145 frammøtte fekk med seg eit foredrag fullt av dramatikk når Tormod Jensen vitja Ishavsmuseet fredag 21. februar.

Hinlopenstredet, Svalbard, 19. juli 1958. Klokka har passert fem om morgonen. Tormod Jensen frå Tromsø, 16 år dette året, har nattevakt om bord på ishavsskuta «Forland». Det er mykje stor is rundt skuta.

Tormod var skuleelev, men om somrane har han teke sommarjobb på Ishavet. Sjølv om Tormod er ung, er det allereie hans andre ishavstur. Seinare skulle det verte 22 turar på ishavet, sommar og vinterfangst.

19. juli 1958 forliste ishavsskuta M/K «Forland» sør for Edgeøya på Svalbard. I tre veker kjempa mannskapet for livet.

Turen starta frå Tromsø 26. juni, med stopp i Tromvik før kursen vart sett til Storfjorden vest for Tusenøyane på Svalbard.

Det var 7 mann i mannskapet denne turen. Dei vart møtte av mykje is i området som gjorde fangsten vanskelig. Etter som isen slakka opp, vart det fangst på storkobbe og isbjørn.

Trass dei vanskelege is-forholda har dei fanga 147 storkobbar og 50 snadd (ringsel). Karane har dessutan skote 27 isbjørn. I bur på dekk har dei to isbjørnungar som skal til Carl Hagenbecks zoologiske hage i Hamburg.

Etter kvart som isen slakna, gjekk MK «Forland» gjennom Heleysundet, eller Ormhølet som fangstfolk kalla det. Om morgonen den 19. juli kjem eit stort isfjell drivande og treff MK «Forland». Foten av isfjellet hadde gått inn i maskinrommet og det var totalhavari på fartøyet. Det var ikkje tid å sende ut naudsignal, og fartøyet vart forlate.

Dei bergar med seg fem Krag-Jørgensen gevær, 500 rifleskot, ei hagle og 100 haglpatroner. Gevær og ammunisjon er viktig. Dei kan skaffe



*Webjørn Landmark og Tormod Jensen under polarkveld 21. februar. Foto: Stian Runne Brandal*

mat når provianten er brukt opp. Dei veit ikkje når og om dei vert bera.

Skipper Werner Wilhelmsen har gjeve ordre om at ingen lenger må gå ned i lugaren. Dersom isen brått slepp taket, vil den skada skuta sokkje som ein stein.

Ein strabasiøs tur over landisen starta, der livbåten vart dregen over isen i 17 timer. Her låg ei hytte som Tormod var kjent med frå året før. Dei låg i den hytta i 11 døgn før dei prøvde å gå nordover i Hindlopenstredet.

Etter 11 døgn, med usikkerheit om det meste, letta isen sopass mykje at dei kan fortsette.

Men kvar skal dei sette kursen? Skipper Werner Wilhelmsen veit at det fins folk lengre nord på Svalbard i høve det internasjonale geofysiske året, er det etablert ein nordisk stasjon i Murcisonfjorden på Nordaustlandet.

For å kome dit må dei gjennom det berykta Hinlopenstredet nordover. Det viser seg umulig. Isen er for kompakt.

Dei snur, går i land på Bastianøya og laga seg ein gapahuk i fjøra. Der fyrer dei på eit stort bål som dei vaktar på skift gjennom natta.

Dei planla å ro sørover gjennom Heleysundet. Det vart roturar frå 15 til 29 timer. Mat var det lite av, dei skaut 2 reinsdyr og ein kobbe. Stuerten hadde berga med seg 2 kasse øl samt 50



Full sal under foredraget.

kg kveitemjøl. Øl brukte han som hevingsmiddel når han baka brød.

Det vert 7. august 1958. 19 døgn har gått sidan «Forland» vart knust av isen. Før eller seinare vil dei nå polakkane i Hornsund, meiner dei. Ingenting tyde på at nokon har starta å leite etter dei.

Når forholda tillåt det, prøvar dei å seile. Men største tida må de ro. Vann-blemme og støle lem blir resultatet.

Den 9. august når dei fram til sør spissen av Svalbard der dei må søkje naudhamn og ta inn i ei hytte på grunn av sterk vind. Maskinisten, Olav Wilhelmsen, kikrar flittig ut glaset. Kanskje kan dei vere heldige å sjå andre fangstskuter eller fiskebåtar der.

Redninga er der ute, men ingenting tyder på at mannskapa er oppmerksame på det forliste mannskapet inne ved land.

Mennene tenner på nytt eit stort bål, men ishavsskodda hindrar sikta. Skipper Werner Wilhelmsen kjem til at dei skal ta seg ut til fiskebåtane sjølve. Dei pakka saman utstyret og ror ut frå land.

– Dersom dei går utan å oppdage oss, er det Bjørnøya neste, seier skipperen. Lukka var at fiskebåtane heldt seg i ro. Mennene frå «Forland» legger til ved «Andholmen» frå Bø i Vesterålen.

Om bord held ein 15-åring ankervakt medan resten av mannskapet sov ut, utsletne etter fleire døgns fiske.

Den unge vakta høyre bråk langs skutesida, og får brått sjå nokre skitne og fele menn som tek seg om bord.

Vakta spring straks ned i lugaren og let att dørene etter seg. Kanskje fordi han trudde det var «hinmannen» sjølv som har skreva over rekka, men kanskje også for å vekke dei andre.

– Vi har eit lite småbruk her inne, fleipa Bjørn Schwenke til den skremte ankervakta.

Det var gått 25 døgn sidan «Forland» forliste. No vert det avtala at Sysselsmannsbåten «Nordsyssel» skal hente karane og få dei til Longyearbyen.

Etterpå kom det fram at ein islos som var på oppdrag for Norsk Polarinstitutt, hadde forsøkt å få i gang ein leiteaksjon etter «Forland».

Etter foredraget vart det ei skikkeleg «torskemølje» i museums-kafeen, der stuerten hadde laga fleire store gryter med fersk torsk med lever, rogn og kams. Heile 80 personar nytta tilbodet og fekk seg torskemiddag etter foredraget.

Vi ved Ishavsmuseet er svært glade for det store oppmøte under årets to første polarkveldar. Vidare er neste polarkveld den 21. mars. Då er det bygginga og forliset til «Polarbjørn» (II) som vert tema. Børre Grønningsæter og John Giæver vert foredragshaldarar.



«Forland» forliser. Foto frå Tormod Jensen.

## Ishavshanda.

Ny dokumentar om korleis vær, vind og hardt arbeid har prega hendene til ishavsfolket.

Kan desse hendene fortelje noko om livet som ishavsfolket har hatt? Og kan dei vise landskapet hendene er forma av?

Då Sturla og Are Pilskog la ut på ein firedagars ishavstur var dette noko av spørsmåla dei hadde med seg.

Brødrene bak filmselskapet Blåst Film er med i ei banebrytande vestnorsk filmsatsing med namnet «Kjøl». Det er eit prosjekt som skal etablere samarbeid mellom filmbransjen og kulturinstansar.

Med ein onkel som er ein av dei i Noreg som har hatt flest turar på ishavet var vegen kort til Ishavsmuseet Aarvak på Brandal, som hjelpte til med å finne fleire ishavsfolk, fortel Are Pilskog.



*Are Pilskog filmar «ishavshanda» til selfangar Jetmund Voldnes. Foto: Blåst Film*

### Kraftige handgrep.

Med rundt 10 gamle selfangarar som kjelde, har dei prøvt å finne ut korleis vær, vind og hardt arbeid formar hendene våre.

Vi har ved fleire hove teke ein voksen person i handa, og blitt fascinert av kor fast og kraftig grep han hadde. Sjølv er vi vakse opp med datahender. Difor fekk vi lyst å undersøke den verkelege arbeidshanda.

I dag er det ikkje så mykje folk som driv fangst i ishavet lengre, ishavsfolket er ein utdøyande rase. Tanken var å fortelje kva hendene har hatt å seie for kystkulturen vår, og få folk til å gjere seg nokre tankar om sine eigne hender, seier Pilskog.

### Makro blir mikro?

At hendene skal kunne vise landskapet dei har arbeidd i høyres ganske utruleg ut, kva fant de ut?

Det kan vi ikkje røpe her. Den som lurer på det, får komme til Ishavsmuseet Aarvak og sjå sjølv, seier Pilskog.

### Premiere.

I april skal den 10 minutt lange dokumentaren frå Blåst Film til Brandal og Ishavsmuseet, der den blir ein del av den faste utstillinga.

Fredag 25. april blir det nemleg premiære på «Ishavshanda» under ei tilstelning på Ishavsmuseet. Etter filmen blir det middag og konsert for den som ynskjer det. Her er det med andre ord tryggast å sette av kvelden.

Gabriel Fliflet har komponert musikk til filmen Ishavshanda. Etter filmpremiären spelar han utover kvelden på Ishavsmuseet.

Gabriel Fliflet er ein fargerik musikar og musikkmakar med trekkspel som hovudinstrument og med lang fartstid innan ei rekke ulike former for folkemusikk. Han vart kåra til Årets folkemusikar i 2011. I løpet av sitt musikerliv har han dyrka norsk folkemusikk saman med markante utøverar som Berit

Opheim, Gjermund Larsen, Ånon Egeland, Benedicte Maurseth og Sigrid Moldestad.

Mest kjend er likevel hans kompaniskap med trommeslagar Ole Hamre. Fliflet/Hamre har gjeve ut tre plate og turnert land og strand sidan starten i 1991. Dei to venane har samarbeida med ei rekke norske og utenlandske artistar, bl.a. Odd Nordstoga, Kari Bremnes, Jan Eggum og Knut Reiersrud.

Gabriel Fliflet er også med i verdas einaste fransk-norsk-engelske folkemusikkgruppe: Five Men in a Boat. Her står fleirstemt song i fremste rekjkje.

Gabriel Fliflet har laga fire bestillingsverk. «Elvemot» (Osafestivalen 2006) fekk overstrøymande kritikk og resulterte i CDen Rio Aga.

«Edvards lykkelige dag» vart bestilt av Edvard Grieg Museum Troldhaugen til feiringa av Grieg i 2008.

«Åresong» vart laga for Festspela i Bergen, med tekstar av Jon Fosse. «Åresong» hadde ei bejubla urframføring i Grieghallen mai 2010.

I sin musikk auser Gabriel Fliflet av mange kjelder; du kan spore tonar og rytme frå både Hellas og Hardanger, finske skogar og nordsjøkystar. Fliflets musikk er melodiøs, men med eit eige tonalt sær preg.

No har han altså komponert musikken til filmen Ishavshanda. Få med deg konserten etter premiären på filmen, Ishavsmuseet fredag 25. april kl. 19.00.



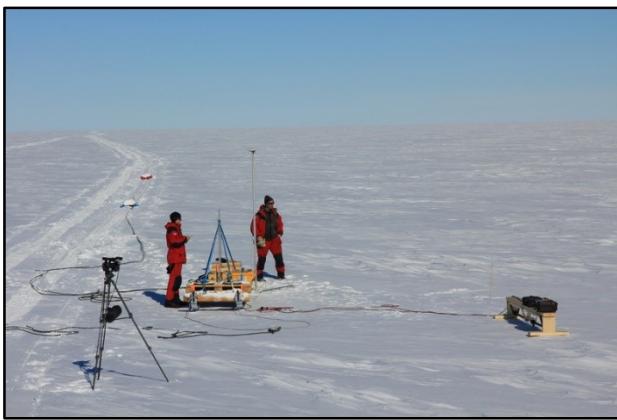
*Gabriel Fliflet. Foto: Heiko Purnhagen*



## Oppdaget ukjent nettverk av kanaler under isen i Antarktis

De nyoppdagende kanalene kan gi svar på smelteprosessene i den antarktiske innlandsisen.

I en ny studie har forskere oppdaget et komplekst nettverk med kanaler under den flere hundre meter tykke isbremmen Fimbulisen i Dronning Maud Land i Antarktis. Kanalene er synlige på nye bilder med høy oppløsning fra satellittradar. Detaljerte bakkeradarmålinger har i tillegg bekreftet og gitt inngående beskrivelser av kanalenes geometri.



Forskning Fimbulisen, Anarktis. Foto: Elvar Órn Kjartansson, Norsk polarinstitutt.

Omtrent halvparten av smeltingen av innlandsis i Antarktis skjer på undersiden av isbremmer, som er flyttende isbreer. Disse er flere hundre meter tykke, og Fimbulisen er den største isbremmen i den norske sektoren.

Den nye studien kan bidra til å forstå mer av smelteprosessene av den antarktiske innlandsisen.

– Formen på isens underside kan påvirke havsirkulasjonen i hulrommet under isbremmene, og observasjoner derfra er viktig informasjon om smelteprosessene som pågår i Antarktis, sier glasiolog og medforfatter av studien, Jack Kohler, fra Norsk Polarinstitutt.

Undersiden av isbremmene er svært utilgjengelige og krevende områder for forskning. Den nye studien har gitt unike beskrivelser av topografien under isbremmene og bekrefter at bilder med høy oppløsning fra satellittradar er nyttige verktøy for å hente inn data fra disse områdene.

– Dette er viktig fordi det eksisterer få detaljerte målinger av morfologien fra undersiden av isbremmene i Antarktis, understreker Kohler.

Forskningen er en del av Polarinstittutts prosjekt ICE-Fimbulisen og involverer flere nasjonale og internasjonale samarbeidspartnere som alle studerer ismassene til Fimbulisen.

Økt kunnskap om smeltingen av innlandsisen i Antarktis er avgjørende for å forstå framtidige endringer i det globale havnivået.

– Hvis vi vil forstå hva som skjer med isen i Antarktis i framtidens klima, må vi forstå sammenhengen mellom prosesser som pågår i atmosfæren og på, i og ikke minst under breisen, sier ICE-leder Harald Steen fra Norsk Polarinstitutt.

Norske glasiologer har over flere tiår deltatt på feltarbeid på Fimbulisen og samlet radardata til studier av istykkelse, snøakkumulasjon og isdynamikk. Den nye forskningen er et ytterligere bidrag til klimaforskningen i dette lite utforskede området av Antarktis.



Vogn tog over Fimbulisen. Foto: Stein Tronstad



Tlf nr 95070668

*Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål  
- PE produksjon - skrog - seksjoner - alle type konstruksjoner - sport  
/fritid - trykksaker*

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

## Lektor jager bjørn i isen

Artikellet frå Ishavsmuseets arkiv, skreven i 1957.

En av Norges største isbjørnjegere er en

ung lektor som heter Odd Lønø, og som nå underviser i realfag på Ullern høyere skole i Oslo. Vinteren 1946 – 47 dro han til Spitsbergen saman med to andre fangstmenn. Vinteren 1950 – 51 og vinteren 1954 – 55 overvintret han i Tjuvfjorden på Edgeøya saman med sin bror Thor, som er ingeniør. De to brødrene har også tatt opp fargefilm. «I isbjørnens rike», som har fått mange lovord.

Saman med fangstkameratene sine har Odd Lønø noen hundre bjørner på samvittigheten. Her forteller han om sin største dag som isbjørnjeger.

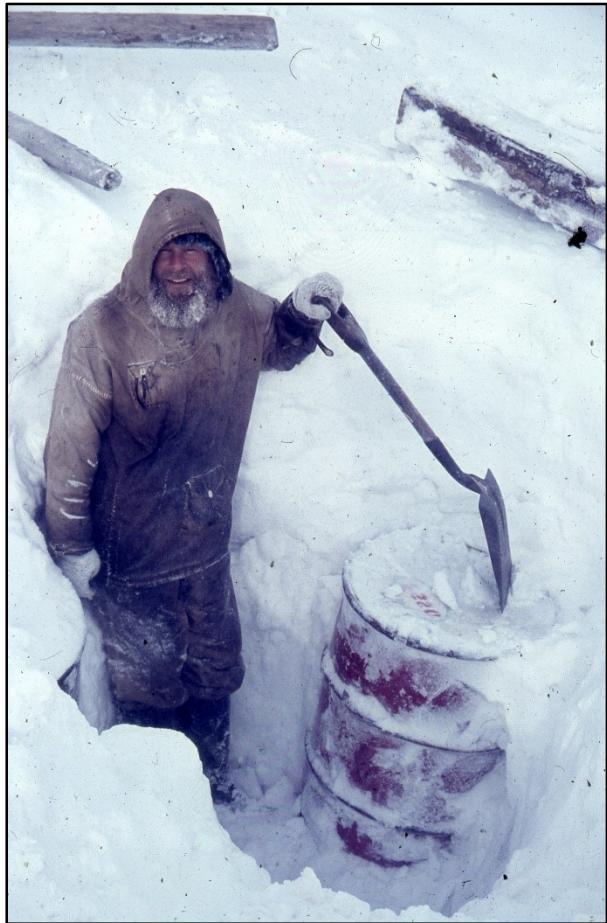
Det var fint, stille vær med et rødt skjær over drivis og fjell. Det var gnistrende kaldt. Det er fremdeles mørketid, men om noen få dager kan vi vente å få se sola over drivisen i sør.

Nå er jeg på hjemvei med en frisk bris midt imot. Det er umulig å få gli på skiene, for vinden har i de siste ukene laget beinharde skavler overalt. Selv om jeg er trett, og det er vanskelig å ta seg fram i mørket, er jeg tilfreds med dagen likevel – jeg har satt personlig rekord med fire isbjørn.

De første bjørnene fikk jeg ved bistasjonen, en liten hytte 17 – 18 km fra hovedstasjonen. Mens jeg rensker et selvskudd for snø, får jeg se en bjørn som står oppe i lia og betrakter utsikten over drivisen.

Kanskje overveier den muligheten for en seljakt. Mens bjørnen et lite øyeblikk er bak et lite framspring, smetter jeg inn i hytta. Det er best å ligge skjult, for isbjørnen er som regel svært var og løper unna når den ser et menneske.

Bare enkelte, spesielt store hanner, kan ofte fortsette videre uten å bry seg om det står et



*Odd Lønø i Tjuvfjorden. I 1964-65 overvintra Lønø saman med Per Johnson. Foto: Per Johnson*

menneske i veien. Snart etter kommer bjørnen fram igjen, med den er fulgt av to til. De er omrent like store alle tre, så det må være ei binne med to toåringer.

Jeg venter til de er kommet til det bratteste. Jeg må skyte i knestående, for jeg klarer ikke å sikte opp mot lia når jeg ligger. Med en gang det første skuddet smeller, gjør den første et hopp og triller nedover. Noen skudd til, og de andre kommer samme vei. Alle tre rutsjer hele lia ned og blir liggende rett foran meg.

Det er ei binne med to toårige hanner. Menneskene er faretruende overlegne. Bare noen gram bly og krutt er altså nok til å blåse livet ut av disse kjempene.

Så er det å flå, og før jeg er ferdig, er det langt på dag.

Det var fort gjort å se over resten av selvskuddene. Det hadde ikke vært bjørn der.



*Odd Lønø sjekker selvskudd 1965. Foto frå Per Johnson.*

Men ute i driviskanten må det være sjanser. Det varte ikke lenge før jeg fikk se en stor bjørn. Jeg tok av meg skiene. Det var umulig å nærme seg bjørnen med dem på, for jeg bråket som et jernbanetog på de harde snøskavlene. Men de frosne støvlene knirket også voldsomt, så jeg tok snart av meg dem også. Sokkene var frosset fast i støvlene. Jeg måtte røske dem løs. Nå gikk jeg lydløst og fant god dekning i oppskrudd is.

Bjørnen ser spent på meg!

Jeg titter forsiktig fram bak en stor skrus. Der – ikke langt unna – står bjørnen og ser spent på meg. Den har nok hørt meg likevel. Jeg står urørlig – det er ikke mye den ser av meg. Bjørnen går forsiktig noen skritt nærmere. Den vil visst gjerne se mer av meg, for den reiser seg på bakbena, og der står vi og ser på hverandre. Det er noe av det fornøyeligste en kan se – en slik stor hanbjørn på to med de store framlabbene hengende slapt med foran seg.

Men nå gjelder det å handle hurtig. Jeg slenger meg framover isklossen, men før jeg får skutt, har bjørnen gjort et par byks inn imellom iskossene. Snart er den ute på drivisen. Slaget er tapt. Der kan jeg ikke følge den. Det ville være selvmord.

Jeg går nærmere driviskanten og setter meg på den høyeste iskoss jeg finner. Her er det livlig.

Der er også to andre bjørner. Den første jeg jaktet på, rusler stadig lenger utover. Flere ganger ser den seg tilbake. Jeg tar på meg de stivfrosne støvlene. Det er ikke det letteste.

En av de to andre bjørnene er en liten tass som er svært opptatt av en stor hannbjørn. Denne står og spiser på en snadd (fjordsel) og gir ikke nesten ikke se på den andre som lusker rundt 20 – 30 meter unna. Jeg antar at den lille bjørnen har fanget snadden, og så har den store kommet og jaget den vekk. Det har jeg sett en gang tidligere. Kanskje det er en av grunnene til at de store nesten alltid er feite.

Hele fjorden er full av is, og mange steder er flakene presset opp i flere lag. Sørover, ut mot havet, er det også tettpakket med is. Inne i fjorden er det noen få råker, og disse er fulle av snadd.

I de råkene som er nærmest ser jeg 10 -15 av gangen. Hvorledes bjørnen får tak i snadden under slike forhold, har jeg aldri klart å få greie på. En ser aldri snadden ligge oppå flakene i så tett is. Isbjørnen svømmer godt, men snadden er likevel overlegen i vannet. Antagelig slår bjørnen kloa i snadden idet den svømmer for nært et isflak der bjørnen ligger og venter.



*Binne med to unger. Foto: Per Johnson.*

Jeg finner skiene og går sørover. Her ser jeg tre bjørner til som forsvinner før jeg er på skuddhold. På veien hjemover går jeg langs driviskanten, og nå får jeg se en bjørn komme fra fjella over fjordisen.

Vi har nok oppdaget hverandre samtidig, for den stanser et øyeblikk og går så innover mot bistasjonen. Det er ikke lenge det er skytelys nå, så skal jeg få den, må jeg forte meg.

Jeg langer ut i håp om å få den opp i lia. Bjørnen stopper stadig opp for å betrakte den rare skapningen som forfølger den og bråker så følt.

Bjørnen går rett mot hytta. Den smetter rundt hjørnet, men titter om litt fram på den andre siden av hytta. Det skulle den ikke ha gjort, for nettopp det er jeg forberedt på og har børsa klar. Det er en pen han. Så er det til å flå igjen. Nå begynner det å blåse også. Flåingen går tregt, for bjørnen ligger vrient til, og jeg må bruke lommelykt. Men det gikk da det også.

### Personlig rekord: 4 bjørner...

Nå endelig runder jeg odden, og straks setter hundene i gang med konserten. Hvalpene er elleville og gir seg ikke før de har fått minst en klapp hver.

Thor kommer opp av døråpningen: «Blei det no'?'»

«Ja, fire!»

«Rev?»

«Nei, bjørn!»

«Gratulerer! Jeg fikk en bjørn og en kvitrev.»

Når to mann ligger alene på et fangstfelt i over ett år uten å se andre mennesker, tror de fleste at en snart ikke har noe å snakke med hverandre om. Men er det noen som tror vi ikke har noe å snakke om i dag?

Det er opphold bare hver gang vi svelger en munnfull bjørnebiff. Thor forteller at han har skutt en stor hanbjørn. Mens han flår, får han se en blårev. Men det er umulig å komme seg på hold enda den var sterkt opptatt av restene etter et bjørnemåltid.

Alt i alt i dag har vi sett 15 bjørner – det meste vi noen gang har sett på en dag. På veien hjem fikk Thor en kvitrev i ei felle. Den ligger allerede til tining under bordet. Merkelig nok har vi ikke fått noen bjørn på selvkudd i dag.

### Bjørnene skyter seg selv!

Selv om vi stadig kommer i kontakt med isbjørn, så fanger vi de fleste på selvkudd. Et selvkudd er et gevær som er montert inn i en kasse. Foran

i kassen er det plasert et lite stykke selspekk som åte. Åtet og avtrekkeren på geværet er forbundet med en snor. Når bjørnen biter i åtet, så får den skuddet i hodet. I mørketiden er det nesten bare på selvkudd en får bjørn.

Bjørn som vi får på selvkudd, kan vi få inntil to døgn etter at de er døde. Kommer vi senere, er de stivfrosne. Kan en gå over feltet annen hver dag, så får en flådd etter hvert som en fanger dem. Men været på Spitsbergen tvinger en ofte til å ligge uvirk som i dagevis. Er en ivrig, bør en likevel ikke ha mer enn 4 – 5 stivfrosne bjørner i løpet av vinteren. De frosne bjørnene må ligge til våren. Da spas de fram og legges til tining i sola. Men en må passe godt på, ellers blir skinnet lett ødelagt.



Per Johnson (tv) og Odd Lønø. Julefeiring 1964.  
Foto fra Per Johnson.

\*\*\*\*\*

SMÅSTILBA



### Tre båter på prøvetur:

Tre båter som alle er mer eller mindre fornyet skal gå teknisk prøvetur i Ålesund i dag: Den ene er selfangeren «Polaris» som har fått ny og kraftigere motor. Den andre er Elling Aarseths «Sel» som er ombygd i Hjørungavåg. Båten het tidligere «Opo», og før det igjen «Burøy». Den tredje kommer også fra Hjørungavåg, nemlig Petter Aakres ombygde kvalbåt som har fått det tradisjonsrike navnet «Fisk».

(SMP 24.02.1964)

# Ny klimautstilling åpnet på Polaria

En ny utstilling skal ta temperaturen på dagens og fremtidens klima.

Klima- og miljøminister Tine Sundtoft åpnet den nye klimautstillingen på opplevelsessenteret Polaria i Tromsø. Utstillingen er initiert og utformet av Norsk Polarinstitutt, og målet er å gi kunnskap om klimaendringer.



*Ny klimautstilling. Foto Ann Kristin Balto, Norsk Polarinstitutt.*

– Hele jordas klima påvirkes av de endringene som skjer i nord. Hvis vi klarer å skape forståelse for de sammenhengene som skjer er det lettere for oss politikere å fatte de rette beslutningene – slik at vi forhindrer katastrofale klimaendringer. I denne utstillingen får folk et godt innblikk i hvordan vi kan si noe om klimaets utvikling. Det er viktig – for å understreke at dagens klimapolitikk bygger på kunnskap, sa klima- og miljøminister Tine Sundtoft da hun åpnet utstillingen.

Sundtoft trakk også frem Tromsø som et sentrum for klimaforskning.

– I Tromsø har dere forstått hvordan dere skal nå ut til folk med forskningen. En utstilling som dette er et viktig redskap både i å spre informasjon og inspirere til mer kunnskap, sa ministeren.

Oppdraget om den nye klimautstillingen kom fra Miljøverndepartementet, nå Klima- og miljødepartementet som ønsket en utstilling spesielt myntet på barn og unge, men også på det brede publikum fra inn- og utland. Polaria skal speile noe av klima- og miljøforskningen som foregår i arktiske strøk, og utstillingen er et resultat av denne satsingen.

Klimautstillingen har fått navnet Priceless.

– Utstillinga fikk navnet Priceless som er et ordspill på ordene is og mindre, samtidig som ordet i seg selv betyr ubetalelig. Vi mener dette er en god illustrasjon på det vi ønsker å formidle, forklarer seksjonsleder og prosjektleder for utstillingen, Stig Mathisen, fra Norsk Polarinstitutt.

Polarinstituttet valgte å lage en visuell og intuitiv utstilling med lite tekst. Hensikten er å sette publikum inn i en modus der de opplever og føler seg tiltrukket av is og snø.

Utstillinga er lydsatt med musikk laget av is. Musiker Terje Isungset har brukt iskjerner fra Arktis og Antarktis til å komponere den helt spesielle musikken som høres i bakgrunnen. Publikum kan velge mellom flere spektakulære filmer som viser smeltesende is og det isavhengige dyrelivet i nord. I taket henger et måleinstrument som brukes for å måle havsens tykkelse, og her er bilder som illustrerer at isen i Arktis blir mindre i både utstrekning og i tykkelse.



*Klima og Miljøminister Tine Sundtoft og direktør Jan Gunnar Winther fra Norsk Polarinstitutt. Foto: Elin Vinje Jenssen, Norsk Polarinstitutt.*

Norsk Polarinstitutt var initiativtaker, og svært mange på instituttet har brukt mye tid på at utstillingen skulle se dagens lys.

– Jeg har arbeidet med utstillingen med mål om at andre enn vi forskere skal få innsikt i den viktige og ikke minst spennende forskningen som foregår på isbreene i polarområdene. I iskjernene fra breene finnes svært verdifull kunnskap om klimautviklingen på jorden. Jeg håper at utstillingen bidrar til å øke bevisstheten hos folk på isens viktige rolle, sier seksjonsleder og glaciolog Elisabeth Isaksson ved Norsk Polarinstitutt.

For de som ønsker mer informasjon om temaene i utstillingen, finnes det QR-koder underveis som kan scannes. Her er også en trykkskjerm som gir mer detaljer om klimainformasjon i isen.

Klima- og miljødepartementet har finansiert størstedelen av utstillinga. Framsenteret har også bidratt. BBC og NRK har vært velvillige når det gjelder å få bruke helt spesielle filmklipp fra Arktis.

Utstillingen vil utvides etter hvert som vi får innspill fra publikum på hva de ønsker mer informasjon om.



*Ann Kristin Balto, Stig Mathisen og Janne Schreuder (alle fra Norsk Polarinstitutt) fra prosjektgruppa som har bidratt til å utvikle klimautstillingen. Foto: Elin Vinje Jenssen, Norsk Polarinstitutt.*

## «Polarbjørn» må oppgis



Kaptein John Giæver meldte i et telegram via Myggbukta radio kl. 1 i natt at den amerikanske redningstjeneste har stilt som et ultimatum at «Polarbjørn»s besetning på 23 mann skal evakuere skuta snares. Besetningen vil bli hentet av et amerikansk fly i løpet av dagen og transportert inn til Mestervig på østkysten av Grønland.

Det er trist å måtte forlate skuta, men alle forhold tatt i betraktning er dette det eneste rimelige, telegraferer kaptein John Giæver til Norsk Polarinstitutt. Dr. Anders Orvin i Polarinstituttet sier i en samtale med NTB i dag at det er tvilsomt om «Polarbjørn» vil kunne holde seg flytende når pumpingen opphører. Ellers ønsket ikke dr. Orvin å kommentere det siste telegrammet fra Giæver. Det er klart nok som det er, sier han.

Selv om «Polarbjørn» nå blir forlatt av mannskapet, behøver det ikke å bety at skuta dermed er gått tapt, sier rederen, Peter Karlsen, til Sunnmørsposten i formiddag. Karlsen oppholder seg fortsatt i Oslo og står stadig i kontakt med forsikringsselskapet og Polarinstitutter om situasjonen.

Ennå er det muligheter for skuta, fortsetter Karlsen, og viser til «Jopeter» som lå forlatt i isen ett år, men som likevel kom heim så å si uskadd. Historien kan gjenta seg, og «Polarbjørn» ligger nettopp i samme farvatn som «Jopeter» den gang var i. Der kan også være muligheter for bergning med en gang, for der er mange skip ikke langt fra «Polarbjørn»s posisjon.

(SMP 28.august 1957)

## Kanonkule frå 1810

«De engelske Kugler fløy rundt om vore Kannonbaade som Haggel»



I samlingane til Ishavsmuseet finn vi to kanonkuler. Ei stor, omkrets 44,5 cm og 11 kg., og ei som er noko mindre.

Av Webjørn Landmark

Kula som er ei eldre kanonkule, er funnet i heimen til Ole S. Brandal, «Lunheim» i Brandal av sonen, Johan O. Brandal. Johan O. Brandal gav i 1986 kula til Ishavsmuseet. Opphavet til kula skal skrive seg frå ei hending som skjedde i 1810 i Breisundet og utfør Brandal.

17. mai 1810 gjekk dei to engelske fregattane «Belvedere» (42 kanoner og 280 mann) og «Nemesis» (32 kanoner og 205 mann) ut frå orlogshamna i Leith. Ordren var å halde auge med grønlandsfararane eller skutene som var i Ishavet på kval og selfangst, meir uoffisielt var det også truleg eit forsøk på å skaffe norske sjøfolk til den engelske marinen. På grunn av krigen var det stor mangel på sjøfolk i England. Etter og ha kryssa nord for Stad, vore innom Jan Mayen, så set dei to skipa etter kursen mot norskekysten.

I juli er engelskmennene i land på Stadlandet. Dei byter til seg ein del tørrfisk og forskjellig anna i byte mot tobakk og brød, men dei gjer ikkje noko skade. Kystvernet lurer fienden til å tru at landgangen deira er meldt til styremaktene i Kristiansund, og at norske skip og soldatar er ventande. Engelskmennene dreg seg derfor tilbake.

29. juli sender fregattane barkassene sine mot Runde. Målet var å øydelegge telegrafen der. Flotiljesjefen i Ålesund, løytnant J. J. Lund ror ut med kanonbåtane for å avskjere barkassene.



*Kanonkula i samlingane til Ishavsmuseet.*

«Belvedere» held seg nord for Stad og om morgonen den 8. august ligg den utanfor Godøya. To båtar vert sett ut for å jage ei nordlandsjekt utanfor Flø. Jekta er lasta med stokkfisk og er på veg til Bergen. Telegrafistane ved Grasøya er sikre på at stasjonen deira vert angripen, dei vert skremde og rømer unna så fort dei klarer, mot Flø.

Med heile styrken, ein skonnert og fem sjaluppar, ror difor Lund ut Giskeundet og mot Runde for å skjere av barkassene frå fregatten.

Etter kvart frisknar det på med veret, båtane må gje opp jakta og lenser unna inn mot Kviteset i Brandal. Fregatten seglar seg no opp til lovart og sender av «...mellan 200 og 300 Skud Granater, Kugler og Skraa (Sprengkuler)...»

Fleire av desse kulene hamnar i land frå Kviteset og innover mot Brandal. Så snart Lund har fri sikt mellom Kviteset og Nørringset på Sulalandet, formar han ei frontlinje, heiser kampflagget «...og begynte at fyre hastigen etter Fregaten. Uagtet de engelske Kugler fløy rundt om vore Kanonbaade som Haggel, tog dog hverken Kanonbaade eller Mandskab nogen skade...» heiter det i ein rapport frå Kystværnet.

Kanonbåtane prøvde å lokke fregatten inn i vindstilla under Sulalandet. Kaptein Richard

Byron og offiserane hans er fulle av undring av sjømannskapet og motet til dei norske styrkane.

På land er det no slått full alarm, og kystværnet samlar seg på begge sider av Breisundet. Brått kjem skodda sigande, og det vert vanskelig og få oversikt.

Fra Vartdal vert det fortalt at kjerringane for attiveia og gret då mennene for av garde og skulle krige. Dette var naturlegvis midt i hardaste slåtten, men då var det ei gammal legdekjerring som sa; «Berre tei dokke, lide ut på dagen så kjøme karane atte å hjelpe oss med høyet». Ut på kvelden, då det bles opp, kom riktig nok karane seglande heim, og alle var like heile.

Same dagen som dette hende, skulle sunnmørsfuten, Andreas Landmark i Brandal, inn i Hjørundfjorden å krevje inn skatt saman med skrivaren sin. Men dei kom seg ikkje av garde. «...Fyrerne tændte, saavel paa det saakaldte Kvitnæs, nær ved min bopæl, som og paa fleire Stæder her omkring, samt Kystværnet derved sammenkaldet mod Fienden...»

I frå futegarden vart det seinare fortalt at dei grov ned sølvsakene i ein møkkadunge og rømde så til fjells.

Det var ved dette høve fra Landmark vart sitjande landfast i Sula. Ho hadde vore nord i Borgund då krigsskipet kom inn Breisundet. Bina i Brandal, som ho vart kalla, vart så skremt at ho heldt til lands sør om Eltrane og vart sitjande i ei steinur der nord resten av dagen.

Kaptein på «Belvedere» våga seg ikkje lenger inn, og går til havs etter å ha teke inn barkassene. 12. august set «Belvedere» kursen mot Shetland og ankrar i Lerwick to dagar seinare.

I Prestestova på Hareid finnast to kuler som seiest å vere i frå denne hendinga. På «Berghaug», stovehuset til Severin L. Brandal er det i fylgje bygdeboka merker i tømmeret etter ei kanonkule som skal skrive seg frå det som skjedde i 1810. Denne stova hadde på denne tid stått på Skarbakken i Brandal, men seinare flytt til «Smotta» i Ytrestranda i Brandal.

Vi kjenner også til at fleire slike kuler skal ligge i private heimar i Brandal.

Kjelder:

Ishavsmuseets arkiv, Norsk Telemuseum, Bygdeboka for Hareid og Ulstein, Wikipedia, og notat nedskrive av Henrik Landmark frå futen si kopibok.

\*\*\*\*\*

## Evakueringen av «Polarbjørn» begynnte i går kveld



Kaptein John Giæver meldte sent i går kveld i et iltelegram over Myggbukta radio at den første evakueringen av folk fra «Polarbjørn» tok til ved 21-tiden. Det er et amerikansk helikopter som foretar oversføringen av mannskap og passasjerer fra ishavsskuta. Helikopteret ble fløyet fra Thule til Mestervig, og bensin til helikopteret ble bragt pr. fly fra Keflavik på Island. Polarbjørn-folkene blir fløyet til Mestervig i puljer, og etter hva der opplyses er det ingen vansker for den å komme seg videre derfra. Der er flere båter i farvannet, men det er vanskelig å si noe om når de vil komme heim.

Det er ikke kommet nye telegrammer fra «Polarbjørn» i natt, en må gå ut fra at oversføringen av mannskap og passasjerer vil være fullført i løpet av dagen.

(SMP 30.august 1957)

## SKREDDARSYDDE PRESENNINGAR



**PLANY**

PLANY AS NO-6082 Gursken NORWAY T: +4770026820 F: +4770026821 salg@plany.no www.plany.no



Ishavsmuseet er svært godt nøgde også med driftsåret 2013. Vi var nok litt spente på utviklinga etter det svære jubileumsåret 2012 der vi feira stort 100 års-jubileet til ishavsskuta Aarvak. Oppteljinga ved årets slutt syner ei omsetjing som er hakket føre. Dette er svært gledeleg, og syner at Ishavsmuseet er i vinden som aldri før.

Største nyhenda i 2013 var utstillinga Ragnar Thorseth –Levd Liv. Økonomisk den største enkeltutstillinga vi nokon gong har laga, 100 prosent finansiert med gåver frå næringsliv og privat personar. Men også mykje anna kom til i utstillingane dette året. Ikkje minst foto og arkivmaterialet. Vi ynskjer fortsatt og kome i kontakt med folk som sit på foto og film frå ishavet. Det er viktig og sikre dette for ettertida. Alt er av interesse.

Også utstilling om beredning av selskinn etter levering, vart opna.

Vi kan by på mykje nytt også komande sesong. Det er stor byggeaktivitet og lange dagar på Ishavsmuseet om dagen, og dei som planlegg eit besök til museet dette året kan glede seg til mykje nytt i utstillingane.

I alle museets fire etasjar skjer det i desse dagar store endringar. Både dei tilsette ved museet og dugnadsgjengen har hatt litt av kvart å hengje fingrane i denne vinteren.

Fjerde etasje på museumsbygninga har så langt stort sett fungert som lager og «roteloft». Dette er det no slutt på, og i desse dagar vert denne etasjen fullt innreia.

Frå før av er om lag 70 kvadratmeter inndelt til polarbibliotek og lager. No vert resten, ca 100 kvadrat, opna for publikum. Her vil det verte



*Webjørn legg panel mellom bjelkene i taket i båt-hallen.*



*Det var svært lita klaring då færingen måtte ned trappa frå tredje etasje.*



*Sterke kara på dugnad. Frå venstre: Jim A. Nessen, Kim Lillebø, Lars Brandal, Stian Runne Brandal, Bjørn Røyset, Rolf Garshol og Willy Nessen.*



*Færingen ut døra i andre etasje.*

utstilling, og fleire skjermar som kontinuerleg viser film og bilde frå ishavet. Litt lenger fram i tid vil det også vere mogleg for publikum å søkje i deler av vårt arkiv etter opplysningar.

Svalbardutstillinga som låg i andre etasje er også på flyttefot, og vil frå no av vere og finne i tredje etasje.

Utstillinga vil vere mykje av det same, men ein del utvida.

Denne utstillinga har fått plassen der det før var utstilt ein færing og mykje utstyr som høyrer fiskeriet til. Alt dette er no kome ned i båt-hallen i tilbygget i første etasje. Her er det no fem båtar utstilt, i tillegg til alt utstyret som høyrer til fiskeriet. I tillegg er også dei verneverdige båtborda frå ein snidbetna ottring som har vore på eit naust i Hareid.

Fylkeskonservatoren har påpeika den høge pedagogiske verdien desse båtborda har. Det er også bygd ein modell av ottringen i storleik 1:10 som skal utstillast i samband med ottringeborda. Det er Saxe Bjørkedal som har laga denne modellen.

Prosjektet er eit samarbeid med Hareid kommune, Sunnmøre Museum og Ishavsmuseet.

Fagkonsulent ved Sunnmøre Museum, Håvard Hatløy, seier at desse båtborda har ein svært høg verneverdi, og at det er ei god løysing at desse no vert tekne vare på i museal samanheng på Ishavsmuseet. Webjørn Landmark ved Ishavsmuseet fortel at dei ved museet er glade for at denne løysinga kom på plass. Slik kan vi få laga ei god veggutstilling der vi fortel om ottringen, byggemåte, namn og nemning, og ikkje minst får formidla kor viktig denne båttypen har vore for utviklinga av den maritime næringa fram til i dag.

Og få utfylt dette med modell av ottringen vil ha stor formidlingsverdi. Båt-hallen skal offisielt opnast 1. mai. Denne dagen vil Håvard Hatløy halde foredrag på museet om ottringen og ottringefiskaren. Vi får lære meir om ord og utsyn på ottringen, og bruken av han. Det vil også verte servert middag, kaffi og kaker heile denne dagen.

Som du kan lese ein annan stad i bladet vil det også verte filmpremiere på filmen Ishavshanda på museet 25. april.

# Ottringen og ottringsfiskaren

Av Henrik Landmark

På slutten av året 1808 hende det seg at det kom ein islandsk embetsmann hit til landet. Han heitte Magnus Stephensen, og var etatsråd og justitiarius i Islands overrett.

Ærendet hans var mellom anna, eller kanskje først og fremst, å få ein modell av ein båt som var godt skikka til havfiske og til seilas i rom sjø. Han vart tilrådd å henvende seg til Sunnmøre, så han skreiv brev til amtmannen, Ole Hannibal Sommerfeldt. Dersom han kunne få ein modell av ein sunnmørssbåt for seks mann, så var han takksam på Islands vegner, - «som saaledes kunde blive istand til at give sine Baadbyggere bedre Former i Hende».

Amtmannen fann her eit framifrå og ærefullt høve til å gjere fiendefolket i vest ei teneste. Han sende brevet vidare til futen i Brandal, Andreas Landmark. Futen skreiv til lensmannen i Volda, Sivert Aarflot, og han vende seg til ein kjend båtbyggjar i Bjørkedalen, som tok på seg å lage modellen.

Eit par månader seinare var modellen ferdig. Sivert Aarflot sende han til futen, og futen ekspederte han vidare. Modellen var av ein seksmannsbåt med alt som til høynde og med vedlagd rettleiing om korleis båten skulle byggast og brukast.

Stephensen skreiv med ein gong til futen og takka i Islands namn både han og amtmannen, og – «den med Island broderligsindede og brave Baadbygger Jakob Pedersen Bjørkedal». I slutten av brevet står det: «Da ingen Regning medfulgte, antager jeg den med forøged Forbindtlighed og Tak som en Gave til Island».

Det må ha vore futen som var givaren, eller kanskje amtmannen og futen i lag, for Jakob Bjørkedal vart betalt med 9 ort for arbeidet.

Kva Sunnmørssbåten fekk å seie for Island, får vere ei sak for seg. Men denne hendinga fortel noko om det ordet og det omdømet som sunnmørssbåten hadde på den tida.

I «Søndmørs Beskrivelse» skriv Hans Strøm mykje om sunnmørssottringen. Rett nok finn han ein del å utsette på båt typen, men han finn også store føremonar. At båten var godt skikka som seglar, ja, betre enn mange andre, det syntest folk å vere samde om.



Ingenting er fullkome her i verda, og det var nok ikkje sunnmørssottringen heller, jamvel etter den tids krav. Seglet var svært tungvint, og måtte takast ned og lyftast forbi masta kvar gong båten skulle vende. Likeins så skulle ballasten, som hang i skinnreimmar opp etter sida, løysast og flyttast over til andre sida. Dette gjorde kryssinga svært vanskeleg for dei.

Ottringen var også tung å ro, og kravde eit stort mannskap. Det var frå 7 til 8 mann på ottringane. Men så var det store båtar også. Dei var 30-40 og opptil 50 fot, målt etter ripa. Og dei kunne bere ein last på ca. 2000 torsk attåt garna. «Men då vod han godt inn atte», hermde dei etter ein kar som hadde vore med å seile heim ein slik last.

Ottringen var bygd for seilas. «Alt er beregnet for Bidevinds Seilads», fortel sorenskrivar Blom i ei skildring i Budstikken frå 1823. Og det kunne trengast at han var ein god seglar, for sunnmørssiskarane hadde lang utror. Dei for milevis til havs etter vintertorsken. Sommartida var dei på eggafiske. Det fisket er så gamalt at dei hadde slutta med det og gløymt det, då svenskane meinte seg å ha oppdagat Storegga på nytt kring 1860.

Ingen annan stad i landet var det så lang utror, heiter det.

Då trengtes det at båten segla godt, så snart det var ei lita kjøle. Dersom veret var lagleg, så hende det at dei låg ute ei natt, ja, opp til to og tre netter også. Rasmus Øvrelid har fortalt om ei slik uteliggarnatt:

«Eg hugsar ein vinter me dreiv torskefiske på ein gamal ottring ute på Sunnmørshavet. Veret var sværande godt, og me dreiv langt til havs. Me skulle difor ligge ute ei to-tre neter, slik at me kunne få full last. Me hadde vore oppe tidleg, i to-tre-tida om morgenon tok me til å ro den store tunge båten dei mange milene ut på Mebotnane. Der ute låg me so og rykte etter torsken medan me rodde att og fram heile dagen. Det var nett so mykje at me såg ei lita blå strime av landet der langt i syd. So langt ute var me.

So kom natta, blåsvart sigande innover havet. Me hadde fått nokre hundre torsk, og var svært trøyte. Me sette ut dreggen, heiste topplanterna og drog ein presenning over framrommet i båten. Kaffikjelen vart kokt, og karane fekk seg mat. So var det til å krype inn under presenningen og legge seg ned på tiljene i full sjøhyre. Eg hadde aldri vore med på slikt før, so eg kvidde meg fælt på denne legå. Endå eg var dugande trøytt, so baud eg meg til å ta fyrste vakta.

Ja, so sat eg der på nattevakt, i ein open båt mange mil frå land. Storhavet der ute i vest sende lange dønningar inn mot oss. Men det var ingen vind, so stjernene spegla seg i den blanke sjøen. Også lanternene frå dei mange båtane som var i lag med oss, spegla seg i sjøen. Slikt eit mylder av stjerner, litt nordlys flimra over nordhimmelen av og til. Det var vel eit syn å sjå. Det var herleg og merkeleg».

Det mest særmerkte for denne båt typen, og som også var båten sin veikskap, var at den byggemåten som gjorde båten til ein god seglar, førde med seg at dei båtborda som skulle forme baugen måtte skøyta litt framom midten på båten, innanfor ei lengd på berre eit par alner. Dette gjorde at båten var svært veik midtskips. Det var liksom to halve båtar som var samansette og hang saman etter kjølen. Dette kunne vere farleg, og det kunne hende at båten brotna i to dersom han Reid på ei knapp båre, særleg dersom han var tunglasta.

Ottringen var også helst låg på vatnet, og ymse andre ting gjorde at det var svært lite å berge seg på når ulykka først var ute. Dette visste karane, og dei godtok at sjøbruket deira var ein farleg leveveg. Vi har hørt om mange ottringar som gjekk ned og mange fiskarar som miste livet. Men sjeldan høyrer vi om nokon slags redningsaksjon. «Dei gjekk vel ned», var eit ståande uttrykk om ein båt som ikkje kom i hamn.

Den 29.mars 1881 forliste ottringen til Gjerde-Eljas i Brandal, og alle mann omkom. Olavius-Lars, som då var ein ungdom, var på sjøen same dagen dette hende. Han har sjølv fortalt denne hendinga såleis:

«Det hadde vore stygt ver lenge, og garna hadde vore urøkta i denne tida. Fiskarane var heime kvar med seg. So klarna det opp ein dag, eg trur det var ein fredag. Eg hugsar at Gjerde-Eljas var komen ned på Skarbakken, han stod og snakka med far om dei ikkje kunne gå saman om ein båt og sjå utom om garna stod på plass. «Våre karar er ikkje komne enno», la Eljas til. Jau, Olavius hadde ikkje noko i mot det. Men i det dei stod slik og drøfta, kom karane til Gjerde-Eljas. Eljas fortalte kva han og Olavius hadde snakkast om. Då seier han Finsgard-Hans so byrgt og kvast: «Oss er komne, og oss treng ikkje samlag med nokon!» «Nei nei», sa Gjerde-Eljas, me snakka det no slik av at dersom dokke ikkje kom, so -. Han var liksom so spak og tung i målet.

Dei vart sjøklare før enn oss, so dei kom seg frå land først. Men då det barst til å segle, so hala me litt inn på dei. Rise sa til meg: «Slakk litt på fokkeskjøtet, so fyllest segla meir». «Og du som er so unge», la han til, «sjå om du får skjere inn klyverfallet, slik at me kan setje klyveren». Eg gjorde so, og då fekk me større fart, og tok dei att og sigla framom dei. Dei hadde garna sine lenger inne enn oss, so dei byrja å drage før oss. Me kom saman med ein Godøybåt under draginga, so me skifta sutå over på andre sida. Medan me heldt på med draginga, so såg eg nordover mot landsenden, der lyfte det seg opp liksom ei støtte som han av og til reiv i. Då sa eg til far: «Ser du det der nåre?» «Eg ser», sa han, «og eg likar det ringt».

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

Ei lita stund seinare so mørkna det til sør med Stadt også, og rett som det var, so hadde me snøkaven over oss. Eg spurde far: «Hev du sett etter kurSEN inn Breisundet?» «Ja», sa han, «me må halde litt vestover, so me kan gå klar FauskjEN». Me sette ned igjen garna, heiste segla, og innover mot land bar det med oss. Litt lenger inne låg båten til Gjerde-Eljas, dei heldt på å drage garna. Me ropte til dei at dei måtte kome. «Ja, me er snart ferdige», svara dei. Vinden voksnå, og då det var tung sjø frå før, so vart skavlbrota kvasse. Me var i kast med tre brotsjørar, men nokon skade fekk me ikkje. Det var tjukk snøkave, so me såg ingenting før me fekkauge på Kviteset. Då me kom til lands, so venta me å sjå ottringen til Gjerde-Eljas, men han var ikkje å sjå. Ein time seinare var me ute på troppehella for å sjå etter dei, men ingenting var å sjå. Då sa far: «Ja, når dei ikkje er komne no, so kjøme ikkje dei heimatt meir.»

Men ein redningsdåd er her tradisjon om. Det kjem av at her i nabologet finst tre store sølvbeger som har slik innskrift:

Oscar, Norges og Sveriges konge,  
til: (her kjem så namnet på vedkomande)  
for kjæk og edel dåd, 1874.

#### Johan Haddal skriv om dette:

«18.februar 1872 forliste Peder Pedersen Engene sin seksringsbåt. Dei låg til fiskjes i Godøya. Dei var ute på Sildestøa ut med Hoggane ein dag det vart nordaust storm. Ein skavlsjø slo ned over dei og knuste båten ved baktofta og kløyvde bordinga framover. Ein mann kom vekk, det var Wilhelm J. Overå, fødd 01.11.1835.

Resten av mannskapet vart berga av båtlaget til Rasmus Gundersen, Brandal. Dei kunne sjå den drukna nede i sjøen, men han var fast i tauverk, og dei kunne ikkje få tak i han.



*Sølvbeger i samlingane til Ishavsmuseet etter forliset til Peder Engene sin båt.*

I 1874 fekk Rasmus Gundersen eit stort sølvbeger av kong Oscar for «kjæk og edel dåd». Dei andre på båten fekk kvar sitt mindre beger.»

Det var ikkje berre stormen som var til meins for fiskarane i gamal tid. Svartestilla var også til mein, på sin måte. Mang ein unggut vart modalaus når han sto opp tidleg om morgonen og såg fjorden ligge spegelblank nedfor landet. No vart det til å slite med dei store, tunge årane.

Like så ille var det når dei skulle på heimror. Trøyte og slitne etter ein lang dags fiske, og havet låg dammande stilt utan den minste vindpust, og den uendelege lange vegen å ro for å kome heimatt.

Ei god hjelp kunne det vere dersom det var fleire båtar i lag, då fekk dei kapro. Då kom det krefter i karane, same kor trøyte dei var.

Han «Pål i Urinje» har fortalt om ein slik dag i svartestilla:

«Det var i stilla heile heimroren, segla berre hekk der og blafrá. Karane sleit og rodde og

prata. Ja, ei stund gjekk praten so hardt for seg at dei fylgde ikkje med kvar dei var komne.

Men han Pål i Urinje, han kika under seglet og hadde augene med seg. Best som det var so sette han i: «Ja, no kara! Er det so at dokke vil ha dokke ei matså før dokke fær uto værinje, so må dokke ta hinnje no!» Då bykste karane opp og såg seg rundt, og då var dei komne tett oppunder eit fall som braut».

Deira beste ven var no likevel vinden, berre han var lagleg og rimeleg. Når båten segla for ein frisk bør, då var det moro å vere på sjøen. Det gjekk som oftast sport i seglinga. Å kunne nytte ut seil og vind og presse båten opp i ein eventyrleg fart, det var ein ærefull kunst for ein styrmann.

To hovedsmenn som var kjende for å vere storsiglarar, var han Rasmus Grimstad og han Arne Ytreflø. Ein dag på heimveg frå torskebankane høvde det seg slik at båtane til desse to karane kom i lag. Då vart det kappsegling på harde livet.

I båten hans Rasmus sat han sjølv med styrevolen, og han Jo var kjempemann. Han Nobba-Eljas sat i midtrommet, og skulle ause ut den sjøen som kom over ripa. Men i slik ein seilas vart det våtsamt, og han Eljas tok til å verte redd. Dette gjekk ikkje vel. Så spring han opp og fram i kjemperomet til han Jo, dreg fram tollekniven og spelar på at vil dei ikkje take til vitet og seile rimeleg, så skjer han av draga. Han Jo ropar attover til han Rasmus og vil vite kva han meiner. «Lat stå til!» ropa han Rasmus attende. Og han Eljas måtte gi seg.

Men rett som det var, så vart det alvor i leiken. Då fekk både båtar og menn synе kva dei dugde til. Kvar mann hadde sin faste plass i båten, og kvar hadde sitt å gjere. «Kvar til sitt!» var kommandoen som lydde gjennom stormen. Og då var det alvor. Det er fortalt om han Marten Mura at han sto og skulle tre skinnstakken ned over hovudet ein dag, då fekk dei med eitt ein brekkar over seg, og styrmannen ropte: «Kvar til sitt!» Han Marten slo ut med begge armane, slik at han sprengde skinnstakken, og på ein

augneblink var han klar til å ta seg av det han var tilsett.

Kleda dei brukte på sjøen var: Skinnbrok, skinnstakk og skinnhatt. Det er vel ikkje vanskeleg å tenkje seg korleis dette var å røyve seg i når det var sjøskvett og kulde. Under skinnhatten brukte dei ei raud strikkehue. Kring halsen måtte dei ha eit halsplagg, for at ikkje skinnstakken skulle gnage på huda. Marten Mura hadde ikkje halsplagg som anna folk. Han brukte ein skinnkrage av purke rø. Det synte etter tre spenar på kvar side av halsen.

Utstyr som dei hadde til å navigere med var sjølvsagt ikkje mykje på den tida. Men dei hadde sine gode méd i land, og dei visste til ei kvar tid kvar helst dei var på havet. Ein gamal fiskar frå Volda har fortalt dette om styrmannen sin:

«Han kunne vere meine på méda, han gamle Arne. Eg hugsar ein gong det var slik strid straum at doble hadde dukka under. Men gamlingen styrde etter sine gode méd og merkje og rekna med straumen, og brått so bad han oss sjå etter ned i sjøen, og sanneleg, der fekk han Botna-Harald auge på det. Men det låg so djupt at det var berre so vidt at me nådde i det med prelen».

I fisketida så budde fiskarane frå Hjørungavåg delvis heime og delvis i fiskevær. Det same gjorde fiskarane på Hareid, men Brandals fiskarane låg for det meste heime. Det var særleg på Flø at Hareids fiskarane låg i fiskevær. Men dei som kom innanfrå fjordane leigde seg oftast rom ute på øyane. Dei hadde med seg full utrustning for heile fisketida. Vi skal sjå litt på proviantlista deira:

Kvar mann måtte ha med seg 150 leivar med flatbrød, 40 klinte lefser, ein halv saueskrott, eit anker med heimebrygga øl, ei mengd med hellekaker (oftast av rug), 20 merker smør, ei vog poteter, ei vog grautmjøl, ein dall brødgraut, og 20 liter skyr, den var på ei treflaske. Ei kubikk-alen med dobbelved måtte også kvar mann ha med seg. Attåt den nemnde kosten kom det så eit dagleg mål med fersk fisk og lever. Dersom det ikkje var fiskevær eller det var anna



Borda frå Sunnmørsottringen som no er komne på veggen ved Ishavsmuseet. Håvard Hatløy og Webjørn Landmark. Foto: Beate Holstad

landligge, så var graut og surmjølk den vissaste kosten. Kjøt var berre helgemat. Drikke til å ha med seg på sjøen var ein kagge med vatn eller skyrblanding.

Oftast var kaggen frozen, då var det å tygge isbitane i seg. Ofte hadde også kvar mann med seg ei flaske med heimebrygga øl. Brennevin med spansk pepar i var vanleg å ha med på sjøen, det var godt å varme seg på når det var kaldt. Noko råd til å få lage seg varm mat fanst det ikkje på ottringane før ut i 1890-åra. Då fekk dei ei veikmaskin som dei kunne montere under ei tofte. Då kunne dei koke seg kaffi, og også varme og turke vottar. «Det var vel eit stort framsteg», hermde dei etter han Hans R. Grimstad.

På Furkenholmen og i Valkvæe var det svært folksamt i fisketida. Særleg var det vartdalstrandingane og ørstingane som dreiv fiske frå desse væra. Men også folk frå andre bygdelag heldt til her.

Kwart hus eller kvar barakke hadde namn. Det var «Viktoria», det huset hadde to høgder, og der var to båtlag i kvar høgd. Så var det «Melsstova», og tett attmed den sto «Peder Stol».

På «Gulebuda» var der salteplass, og der kunne det også ryddast plass til dansegolv. Vebjørn Svendsen frå Ørsta sette opp eit hus som vart kalla «Storesupen». Knut Grønnevæt har fortalt at det var eit «syndens hus» med mykje dans og drikking. I «Storesupen» kunne det vere opp til 17 båtlag på det meste. I 1868 kjøpte Liset-Ola på Hareid seg part både i båt og i fiskeværstove. Stova dei kjøpte vart kalla «Bokkestova».

Det var truleg ikkje nokon regel i gamletida at ottringane skulle ha namn. Men det hende seg likevel, då var namna av to slag. Det eine var namn som var valde i alvor, vi kjenner til båtar med namn som «Grønelida», «Skreien», «Balder», «Gangerolv», «Napoleon», «Livingstone» osv. Det andre slaget var klengenamn eller kjælenamn. Det kunne ofte vise til eigenskapane til båten, slik som «Breiden» eller «Skatå». Ein båt vart kalla «Kvendå». Det er vel lett å tenkje seg for nokre fine linjer den må ha hatt.

Etter at fisket var slutt, heldt karane «ferdiglag» eller «feralag», som det heitte her med oss. Båtala i bygda slo seg då saman om å bryne båtane, det skulle mykje mannemakt til det. Dei for frå båt til båt og drog dei fram på land. Under dette arbeidet vanka det skjenk både til båt og mannskap. Frå somme bygder er det fortalt at det kunne gå vilt for seg då. Ein fiskar har fortalt det slik:

«I heile mi barndomstid so var det som ei høgtid når dei drog båtane fram etter at fisket var slutt og dei heldt feralag. Då tok dei først ein trerøring og rodde til byen etter ei tynne med brennevin. Denne delte dei, og so hjelpte dei kvarandre med å drage båtane fram. Fyrste tida tok dei båtane berre med handemakt, då sette dei ryggane under bordinga og lyfte samtidig som dei skuva ifrå. Seinare brukte dei talje til dette. So snart båtane var fram dregne tok serveringa til. Då skjenkte styrmannen ein dram til båten og sa: «Du er ærleg verdt det, du har gjort det godt i vinter».

Fram på sommaren så skulle båtane «på stamnane», som dei sa. Då vart båtane dregne

fram på marka og smurde både innvendes og utvortes.

Skulle ein fiskar ha seg ny ottring, så måtte han på Bjørkedalen. Dit reiste dei fra øyane og fra heile Sunnmøre elles. Når båten så skulle hentast og betalast, så hadde kjøparen med brennevin til båtbyggjaren. Til transporten fra Bjørkedalen og ned til sjøen trengtest det mykje folk, og dei som hjelpte til med dette fekk også skjenk. Til sine tider vart det så mykje drukkenskap med dette at det vart bokført i prosten sin visitasprotokoll: «Ved båders salg og afhenting i Birkedalen foregår desverre endnu endel beruselse», står det i protokollen frå 1871.

Det var mange ting ein måtte akte seg vel for i samband med båten, ein av dei var at det ikkje måtte finnast ein einaste ting som var laga av rogn om bord. Lauvtre var i det heile ikkje rekna for å vere brukande byggemateriale, og rogn var det verste av alt. Rognen er ikkje så därleg trevirke å bygge av, men det var nok andre ting som gjorde at redsla for rognen sat djupt i karane. Dei hadde den trua at sjødyr helst sökte mot rognen. Til dømes slike sjødyr som kvalen. Det var ofte mykje kval før i tida. Ofte var det så gale at dei måtte skräeme han frå båten med å buldre og banke i toftene. Særleg i paringstida kunne kvalen vere tråsökjen, og var det då eit emne av rogn om bord, så trudde dei at han ville angripe dei.

## Overtru

Ovetru i samband med fisket sat også djupt i karane. Det var særleg husdyra ein ikkje måtte nemne på namn, ja, presten også var det farleg å nemne når ein var ute på sjøen. Måtte ein absolutt ha han nemnt, så måtte ein kalle han for «Sidkappå» eller «Kvitekragan». Skulle ein snakke om kyra, så måtte ein seie «Långerompå». Sauen kalla dei «Stuttspælen». Men sauken kunne også vere veiden, han, borte på Masdal brukte dei å jage sauene bortover garna når dei låg til turking på marka.

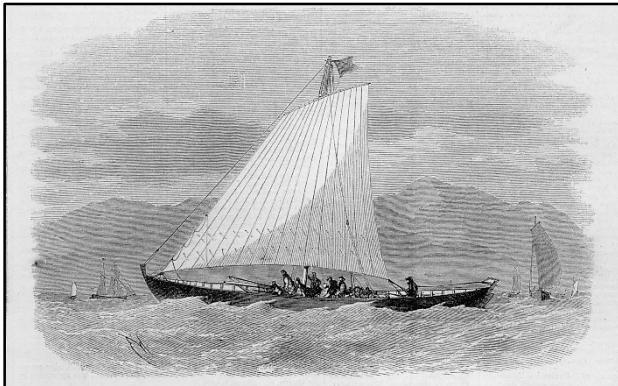
Kveita var ein fisk som dei måtte take seg i vare for. Når dei skulle drage kveita over båtripa, så måtte dei passe på å drage henne med kvitsida opp. Kveitehjartet måtte dei også passe seg for, dei måtte snarast skjere det ut og kaste det over



skuldra og bakover, samtidig som dei mulla ei regle for seg sjølv. Denne regla var hemmeleg, og det var ikkje mange som kunne den. Dersom ein ikkje fekk ut hjartet før dei kom heim i stoa, så måtte ein kaste det over naustbetane. Om Trædar-Ola er det fortalt at han spretta kveita med det same han fekk henne inn i båten, så tok han blod opp i hendene og slurpa det i seg, spytta det ut att og sa: «Der kjøme fleire».

Han Trædar-Ola hadde også ein annan skikk som han heldt fast på, og det var at kona hans alltid måtte bere fiskesnøret hans om bord i båten, og då måtte ho lage det slik til at ho alltid skreva over vadbeinet eller vadbeinhaldet. Ein gong høvde det seg slik at båten låg litt langt frå voren, og kjerringa umaka seg ikkje meir enn at ho berre kasta snøret inn i båten. Men då vart han Ola sint og spurde om ho ikkje mintest kva ho hadde lova han. Myra-Anders hadde ein annan skikk, han brukte å skjere ein bit av agnet, så spytta han på det og skivja det bortetter sjøen samtidig som han ynskte seg så brei fisk som agnet hoppa, eller han ynskte seg ein fisk for kvart hopp. Han Anders var også svært nøyen på at det ikkje vart snakka om husdyr i båten hans. Fiskarane måtte også passe på at det skulle vere roleg i båten, ein måtte ikkje vere usamde og føre høglydte diskusjonar. Ein skårunge som lo høgt i båten fekk oftast ein våt vott slengd i ansiktet.

Plystring var også strengt forbode, eit unnatak her var dersom det var vindstille, då skulle ein klore på mastra samtidig med at ein plystra. Det skulle skaffe fram god bør. Agn skulle ein ikkje be om frå ein annan fiskar, gav ein frå seg agn, så gav ein frå seg fiskelukka. Måtte ein gjere det, så skulle givaren passe på å legge agnmakkane i kross. Den som tok imot agnet måtte aldri takke



for det. Fiskarane måtte aldri skryte av fiskelukka si. Vart ein spurd om fangsten når ein kom til lands, så var svaret som oftast: «Å ja, det vart no kokefisk». Same kor stor fangsten var. Dersom ein vart pressa til å gi opp eit tal, så måtte ein prøve å unngå svaret med å seie: «Å, det va' kje rare greiene, farr». Talet som dei så gav opp, var aldri det rette. Gav dei opp rett tal, så miste dei fiskelukka.

Dersom vi ser litt i kjeldene om kva slags fisk dei fiska og kvar dei fiska, så synes det seg snart at fisk og fiskeplassar alltid har skifta. Det kunne gå årtier med rikt sildefiske ein stad, så årtier igjen utan sild. Det same var det med torskefiskeriet.

#### A. Helland skriv i «Romsdals Amt»:

«Omkring 1591 faldt der udenfor kysten af Romsdalen et rikt sildefiske. Ved kongebrev af 1591 fik Nils Bager, borger i Odense, pas på tvende sine skibe at besøke Nordmør og Søndmør len. Efter at Gud allernådigst lader nu igjen sine gaver af sild tilgå nogensteds ved kysten af disse len.»

I Peder Fylling sine skrifter ser vi at åra kring 1714 var torskefisket her så dårleg at dei fleste fiskarane her på Sunnmøre – «solgte sine fiskebåde og redskaber og forlod denne næringsgren.» Men i åra kring 1735 byrja torskefisket å ta seg opp att, slik var det også i 1740-åra, då – «Torsken infandt sig i så store sverme at den opfyldte alle viger og fjorder.» Dette var også tilfelle i 1745, då fisken vart ståande så lenge i fjordane at han vart mager og ufruktbar. Z, Fisket minka så av att, men fra 1820-åra tok det seg opp att eit aldeles eventyrleg fiske, særleg i Borgundfjorden. Fisket var så rikt at det lokka til seg folk frå alle kantar av landet. Det vart då i 1821 nødvendig å inn føre lov om fiskeoppsyn.

#### Peder Fylling skriv:

«Man skulle tro, at et sådant år efter år indtrefrende torskefiskeri skulle have udbredt rikdom og velstand iblandt almuen, men dette var ikke tilfældet. Almuen var altfor megen lettsindig og hengiven til vellevenet og kunde ikke legge sig noget tilgode til den tid da fiskeriet vilde ophøre.»

Og det gode fiskeriet heldt då også opp, frå 1830-åra dabba det av att. Enkelte bra fiske år vart det no i fjordane framleis, men for det meste så måtte fiskarane langt ut på havet for å ta fisken. Men i byrjinga av dette hundreåret vart det etter noko fiskeri inne i fjordane. Særleg i Borgundfjorden, men også langs med Hareidlandet vart det fiska mykje torsk. Ludvig N. Holstad skriv at i 1915 slo det til med storfiske av torsk bort for Hareid. Han og ein annan gut drog det året 700 torsk på 14 dagar, og det var på berre to snøre. I 1830-åra fekk plassemannsklassa i Hareid ein stor tilvokster, og dei nye plassemennene fekk mykje å seie for fiskeria. Dei hadde ikkje store nok plassar til å livberge seg på, så dei gjorde difor fiskeria til sin hovudnæringsveg.

Etter som fiskeria no utetter også gjekk føre seg lengre og lengre til havs, så måtte det større båtar til. Ottringane kunne no bli på opp til 60 fots lengde. Vegane til og frå fiskeplassane vart lange og slitsame, fisket kravde no meir av ein mann. Men det kravde også større og djupare garn og sterke reiskapar. Dei gamle garna var 18 alner lange og 18 maskar djupe. Dei nye garna vart no opp til 40 maskar djupe. Medan garna sto i sjøen, rodde dei rundt med rykk, og kunne få godt med fisk på den måten også. Rykkane dei brukte var såkalla «Hjelle-rykkar», med namn etter mannen som laga dei, Ole Eliasson Hjelle frå Hareid.

I 1871 var der 104 båtar i Ulstein herad (Ulstein, Hareid og Vartdal) med til saman 672 mann. Året etter, i 1872, var det også 104 båtar: 82 ottringar med 7 mann på kvar, 20 seksringar med 6 mann på kvar og 2 færingar med 4 mann på kvar. Heller ikkje i 1873 hadde båt talet forandra seg, det var framleis 104 båtar. Men no hadde talet på ottringar stige til 90 med 7 mann på kvar, talet på seksringar gjekk ned til 13, og

no fanst det berre ein trerøring. Færingane var det no slutt med i torskefisket. Oppgåvene for 1874 er 108 båtar: 92 ottringar med 7 mann på kvar, 20 seksringar med 6 mann på kvar, og 2 trerøringar med 4 mann på kvar. I 1875 var det heile 133 båtar, fordelt på 111 ottringar med 7 mann, 20 seksringar med 6 mann og 2 trerøringar med 4 mann. Desse tala gjeld for heile området, som her er Ulstein, Hareid og Vartdal.

Parallelt med auken i storleiken på ottringane, og som ein særleg føresetnad, går også omlegginga av seglbruken føre seg. Bern Larsson Osnes skal ha rigga om ottringen sin i 1868, og Rasmus Ivarson Sundgotlegene året etter.

I 1869 var det også at Johannes Pedersen Brandal (Volle-Johannes) rigga om. Men Volle-Johannes var nok ikkje den første i Brandal, endå han nok var den første som hadde større kjennskap til den nye seglbruken. Han hadde fare til sjøs i sine ungdomsdagar. Den første i Brandal var Skarbakk-Pe. Det gjekk ikkje særleg bra med dei første som rigga om. Det tok alltid ei tid før dei vart vane med nye seila. Skarbakk-Pe fekk hjelp av Volle-Johannes, som retta på eitt og anna, så litt om senn gjekk det betre med dei.

Den nye seglføringa kravde etter kvart litt omskaping av ottringen, enkelte bygde skandekk i han, andre litt større halvdekk. Men snart kom den nye båt typen som vart kalla møringsbåten. Den hadde så mykje betre sjøeigenskapar at på berre få år hadde fiskarane gått over til denne typen. Dei drog ottringane sine på land, og dei kom aldri meir på sjøen. Så gjennomført var dette, at då Randulf Rise saman med Hareid kommune ville ha ein på museum, så fanst det ikkje ein einaste att. Randulf Rise måtte inn på Bjørkedalen for å få bygt seg ein ny. Denne ottringen er det som står på Sunnmøre Museum i dag.

#### Kjelder:

Bjarne Rabben, Peder Fylling, Johan Haddal  
L. E. Grønnevæt, Ingvard Bjåstad, Ludvig N.  
Holstad

## Sokneprest Norderval var også med «Polarbjørn»



Blant passasjerene på «Polarbjørn» var også sokneprest Monrad Norderval, som deltok i turen til Øst-Grønland. Han har gjort seks-sju ishavsturer tidligere som prest for selfangere og fangstfolk. Denne turen med «Polarbjørn» var en slags ferietur, men ingen formålsløs tur likevel.

Han hadde med seg en hel del bøker og andre ting som skulle være til nytte og glede både for ham selv, ekspedisjonsdeltakerne og fangstfolkene på Øst-Grønland. Bøkene gikk til bunns, men en del verdifulle papirer fikk han reddet.

Hver mann fikk ta med seg tre kg utstyr og klær i helikopteret og kunne såleis berge fotografiapparater og andre verdifulle ting. Da vi forlot «Polarbjørn» tok båten inn ca. 10 tonn i timen, og den kunne i høyden holde seg flytende i om lag 10 timer.

Det var formålsløst å tenke på å berge skuta. Amerikanerne satte som vilkår for sin bergningsaksjon at den skulle utføres med en gang, som rimelig kunne være. Det var et stort apparat i sving, og det var ikke rimelig at de skulle sette samme apparatet i sving en gang til, bare fordi noen menn ble tilbake på isen for å se om «Polarbjørn» holdt seg flytende.

Det var klart for alle at ingen isbryter kunne komme inn til fartøyet. Råken som «Polarbjørn» lå i, frøs til, og isflakene utenfor var opptil 25 km i sammenhengende lengde. Isen er lunefull, sier Norderval til slutt. Hadde vi vært tre timer tidligere ut fra land, kunne vi nådd åpen sjø. Vi var oppmerksom på at isen holdt på å pakke seg sammen og skyndte på alt vi kunne, men ble altså noen timer for sene likevel.

(SMP 4.september 1957)

## «Polarstar» i Polen

OSS ER I GONG !

Rapport nr 1 til alle Polarstars venner.

Som vi lovde, skal Isflaket vere arena for informasjon til alle som har interesse for «Polarstar», og kva som skjer med skuta, der den no ligg i Polen ved verftet i Szczecin. Skuta ankom Szczecin som dokke veit rett før jul, etter ein frisk og fin seilas.



*Skipper Vidar Veiseth på plass på brua.*

Vidare er oss no i ferd med å få inn dokumentasjon fra byggeperioda i Glasgow, der vi er i kontakt med det historiske arkivet der. Mykje spennande får vi tilsendt fra James Lamont verftet, der skuta vart bygd som bygg nr 368 ved verftet der på slutten av førti-talet.

Mange har også starta å sende oss bilde og gi oss andre opplysningar. Det er oss svært glade og takksame for. Ishavsmuseet og familien Karlsen er naturlegvis dei store bidragsytarane, men vi vil oppmøde folk som har bilde frå for eks femtiåra og framover til skuta avslutta oppdragene sine på Svalbard som sysselmannskute, om å kontakte oss.

Ikkje noe vil glede oss meir enn at dette skal verte eit fellesprosjekt for alle Polarstars venner. Dei er det mange av, det opplever oss no! Har du noe som du meiner er viktig for oss, ring oss på tlf 95070668 eller gjerne til Ishavsmuseet Aarvak og leiinga der.

Vi har no full oversikt over arbeid som må gjerast, det er gjort avtale med topp kvalifiserte underleverandørar, så alt slikt er no under kontroll, sjølv om vi veit at overraskingar venter i løpet av byggeperioden.

Planen er å ta dei komande arbeidsoppgåvene i pakkar, slik at oss ilag med klasseforsamlinga kan få godkjent bit for bit av oppgraderinga av skuta.

Det ligg førebels på bordet vårt ein plan som strekkjer seg fra februar -14 til slutten av august -15. Denne planen kan naturlegvis endre seg, men dette er i allefall håpet.



*Mannskapet på turen til Polen klar for avgang Hareid. Frå venstre: Chief Johan Veiseth, skipper Vidar Veiseth, matros Jim Nessen, motormann Bjørn Røyset, matros og stuert Johan Petter Runne Brandal, og matros Ivan Nessen. Begge foto: Webjørn Landmark.*

Skuta har sidan det blitt reingjort og er klar for renovering og oppgradering. Planen er at skuta skal stå fram slik den var på -70 og -80 talet. Det er viktig å få gjenskapt skuta slik den var under selfangst men også som Sysselmannskute. Det er slik Riksantikvaren vil at skuta skal bevarast.

Alt i januar byrja arbeidet med å dokumentere skuta i henhold til regler som Riksantikvaren er veldig striks på. Det vert dokumentert gjennom bildetaking dekk for dekk, lugar for lugar, pinleg nøyaktig, slik skuta er pr i dag. Dokke aner nesten ikkje kor mange bilder og notatar som må til for å tilfredsstille dei krava Riksantikvaren har og som oss har forplikta oss til.



Polarstar, Szczecin, Polen, ved verftskaia februar 2014. Begge foto: Willy Nessen.

Den første arbeidspakken som er planlagt og faktisk er igong, er full gjennomgang i maskinrommet med full service, nedvask og maling, vidare bakkdekk, hoveddekk, båtdekk. Mast og bom skal takast av skuta for reparasjon, sandblåsing, maling, so snart vil skuta framstå litt ribba.

Planen er at denne første pakken med arbeid skal vere ferdig i juli. Så vert det å konsentrere oss om neste pakke og slik vil vi altså halde på til skuta er ferdig renoveret utpå hausten neste år. Og heile tida vert skuta oppfylgd av Riksantikvaren og klasseselskap.

Og vi vil gjerne få gje uttrykk for det gode samarbeidet oss har med Riksantikvaren og NMD (Skipkontrollen)

Som før nemnt så er det stor interesse for Polarstar her nede i dette maritime miljøet som Szczecin verkeleg er.

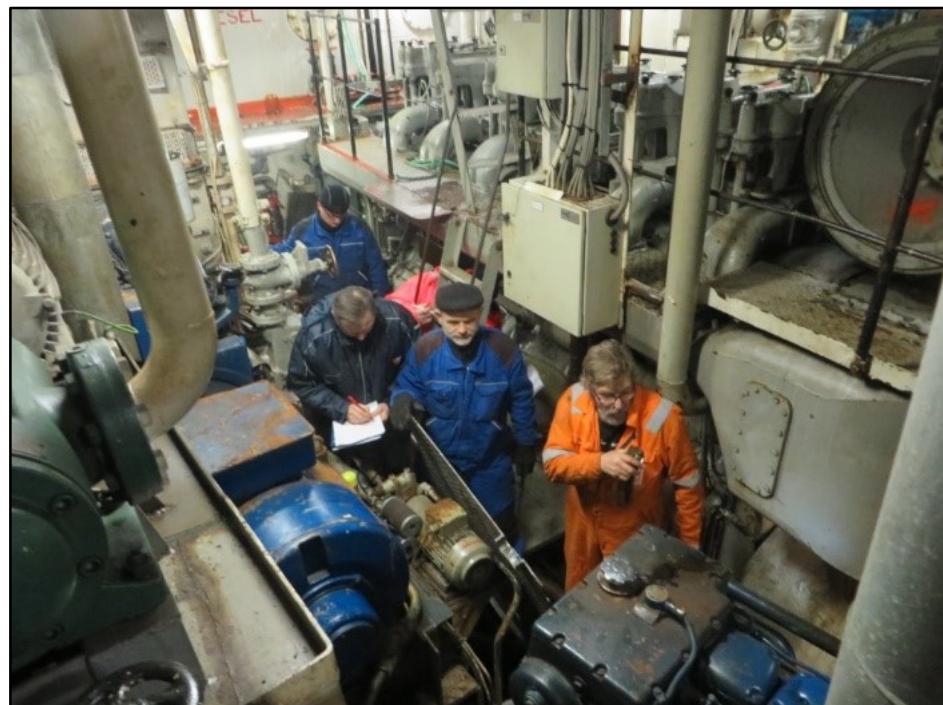
Vi har mange som vil ombord for å sjå korleis ein selfangar ser ut.

Det finnst andre verneverdige skip under arbeid her nede, blant anna ein engelsk destroyer frå krigenes dagar.

Vi har god kontakt med dei og utveksler råd og erfaringer. Vi fortel at skuta ilag med andre Brandalsskuter har vore her før, då i blåbær-frakt på sekstitallet. Og vedr. det, er det noken som har informasjon om denne tida, som har ei eller fleire gode historier, har bilde frå dette og som var mannskap, så vil oss vere svært interesserte i å få tilsendt slikt! Gje det gjerne til Ishavsmuseet også, dei er svoltne på all slags historisk materiale.

Vi takker alle som er så positive med oss, og ser fram til å sende neste rapport i neste utgåve av Isflaket.

Beste helsing Willy.



Her er frå første inspeksjon i maskinrommet, der Johan har gjennomgang ilag med sub contractor som skal ta den fulle renovasjon og oppgraderinga av maskinrommet.

Også prosjektansvarleg ved verftet, Marek Wisniewski, er med.

Johan Veiseth instruerer med klare meldingar!

B

Returadresse:  
Ishavsmuseet  
6062 Brandal

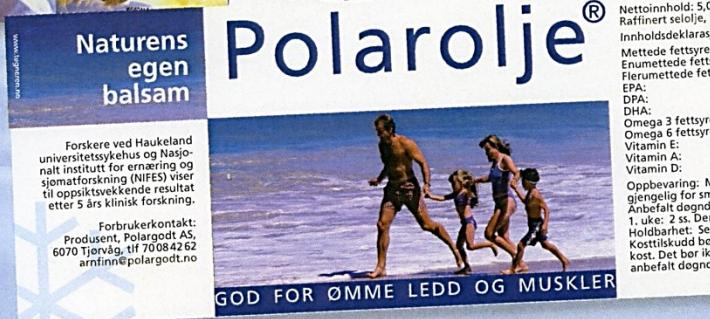
Porto  
Betalt P.P  
Avtale  
**617108/7**

# Ren sunnhet for både hund og eier

Polarolje er produsert av førsteklasses råvarer fra ishavs-sel

Jevnlige inntak gir:

- blank, hårfast pels
- myke, smidige ledd
- godt næringsopptak og immunforsvar
- forebygging mot eksem og sårdannelser
- sterkere poter



Bli "på lag med" hunden din - se etter disse etikettene når du kjøper kosttilskudd til din firbente venn og deg selv! Polaroljen leveres i 5 dl. flaske.

Kjøp direkte hos produsent:



## Polargodt AS

6070 Tjørvåg  
Tlf: 70084262  
Arnfinn mobil: 90660438  
arnfinn@polargodt.no  
firmapost@polargodt.no  
www.polargodt.no



OMEGA-3 FRA SELOLJE MED OPSIKTSVEKKENDE VIRKNING