



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2017 19. årgang kr. 80,-

Leiar:

Mens vi ventar på Polarstar

Gjennom fleire år har lesarane av Isflaket fått tatt del i restaureringsarbeidet av *Polarstar* gjennom fyldige rapportar frå Stettin i Polen.

Her på Ishavsmuseet har vi fått tatt enda større del i framgangen gjennom oppdateringar kvar veke og tusenvis av bilde. Takk, Willy, for at du delte alt dette med oss. Vi har følgt deg og skuta gjennom opp og nedturar, frå den djupaste fortvilning til den villaste begeistring, og vi veit så inderleg vel at det har kosta. På alle måtar. Få, om nokon, hadde gått laus på dette prosjektet mutters åleine.

Alle som har hatt gleden av å seile med *Polarstar* har vist det, men det var så godt å høyre Riksantikvaren seie det; *Polarstar* er unik!

I eit intervju i Isflaket hausten 2016 rosar Riksantikvaren restaureringa av *Polarstar*.

- Både eigar og verft har arbeidd seriøst med restaureringa av *Polarstar*. Det set vi pris på. At dei vil ivareta fartøyets historie. Det oppfattar vi som den sentrale drivkrafta. Dei følgjer alle retningslinjer, og dei har verkeleg lyst til å nå dette målet om å sette skuta i stand etter antikvarisk prinsipp.

Og når han nyttar uttrykket «antikvarisk», tyder det både noko korrekt og positivt. *Polarstar* er ein av førebels om lag 240 båtar som er verna og står på lista til RA. Dei skal dokumentere norsk sjøfarts- og skipshistorie.

Riksantikvaren er godt nøgd med arbeidet som er gjort med *Polarstar*:

- Så langt vi maktar å følgje med, er det på fleire måtar forbilledleg. Tenker t.d. på at vi mottar svært grundige rapportar, om kva som er gjort og kva planer ein har. Når dei spør, då har dei virkelig kome i eit dilemma. Elles køyrer dei det antikvariske prinsippet ganske slavisk, og har dyktige folk til arbeidet.

Polarstar er unik på mange måtar. Sjølv sagt fordi ho var den første norske selfangaren bygd i stål, men ho er også stort sett original og lik

slik som ho var i 1948 då ho kom til Noreg frå verftet i Glasgow. Bortsett frå dei gjenbygde gangane og innebygde tønna, kan ein ikkje sjå dei store endringane utsjånadsmessig.

Polarstar har 49 år på selfangst. Nokre år hadde den to turar, så vi kjem vel like over 50 turar. Sjølv var eg så heldig å få vere med ein tur i Vesterisen i 1990. Ikkje så mykje å skrive heim om, men gode minner om turen og veteranane om bord, Johan Holstad og Johan Gjerde. Eit radarpar fulle med gode historier frå eit langt liv i isen og på Svalbard.

For *Polarstar* er minst like kjend på Svalbard som på selfangst. På Svalbard fekk den 9 år i Kongens teneste som sysselmansbåt. På Svalbard var den også ei av dei første som gjekk i fast turisttrafikk med passasjerar sommartida. Den var jamvel brukt i leitinga etter olje der oppe, tidleg på -70 talet.

Eg skal ikkje her røpe så mykje meir om kva *Polarstar* har vore med på, og det er mykje, for når *Polarstar* kjem heim til Brandal vil der også ligge klar for sal ei heil bok om skuta.

Polarstar fyller 70 år neste år. Fleire gongar i brottsjø og skruis har det nær gått gale. Likevel er det dei siste 20 åra det har vore mest fare på ferde; to gongar har den vore redda frå å bli opphøgd. No er den redda og restaurert for all framtid.

For meg som fekk berre ein tur med *Polarstar*, finn eg berre ein negativ ting å seie om skuta: Den slingra litt vel mykje!

No gler vi oss alle til *Polarstar* rundar Kvitneset og kjem til kai laurdag 26. august som eit av Hareid kommune sine største kulturobjekt.

Brandal 15. juni 2017

Webjørn Landmark
Redaktør

På rundhuset

Ein del av skutene som kom til under oppgangstidene under første verdskrig hadde rundhus (skråhus).



Det var dekkshus som var plassert på eine sida eller på begge sider på framdekket, omlag ved vanta til frammasta eller av og til lenger framme mot baugen. Rundhusa hadde fleire funksjonar. Der var gjerne eit rom for ulike reiskapar, der var gjerne lampeskap og gjerne også eit avlukke som tente som do.

Ein gong på fangst med ei av dei mindre skutene sat stuerten på do i rundhuset, med buksene ved knea og med døra opa. Mannskapet hadde fanga ein levande isbjørnunge. Ved sal til dyrehage ville bjørnunar vere bra tilskot til fortienesta på turen. Karane hadde snikra eit provisorisk og heller spinkelt bur for bjørnungen, plassert på romluka.

Stuerten sat på dobenken i sine egne funderingar då han gjennom den opne døra oppdaga at bjørnungen var i ferd med å bryte seg ut av buret. Stuerten forstod at han måtte hindre at noko av fortienesta på turen spaserte over bord og ut på isen på sine egne labbar.

Utan å ta omsyn til at han hadde buksene nede på knea slengde stuerten seg frå dodøra og greidde å gripe tak i den eina baklabben til bjørnungen. Bjørnungen var ikkje innstilt på å la seg stoppe og bli plassert i buret igjen. Det heile resulterte i eit reelt basketak mellom bjørnungen og stuerten ved romluka på dekk – stuerten heile tida med buksene ved knea.

Akkurat då kom ein av karane opp frå ruffen og vart vitne til opptrinnet. Han misforstod det han såg og trudde at han var vitne til noko virkelig pikant. I staden for å hjelpe stuerten med å få kontroll over bjørnungen, snudde han kjapt tilbake til nedgangskappa og ropte ned til karane i ruffen : - No kara, no må dokke skunde dokke å kome opp og sjå korleis stuerten står i med bjørnen!

Innhald

Polarstar – siste rapport	side 4
Seilas med Polarstar	side 10
Polarstar kjem heim	side 25
Eit 100 års minne	side 27
Latmannsliv blant isflak	side 29
Frå arkivet	side 38
Nytt frå Ishavsmuseet	side 45
Ny polarbok	side 48
Nordholmen	side 49

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Polarstar ved Svalbard. Foto Kjell Wiik

ISSN 1891-9480

POLARSTAR -siste rapport før heimkomst!

Gode Polarstar-venner!

Det er juni – 17 og jammen er tida komen for å skrive siste rapport frå Polarstar – renoveringa før vi sett kurs mot heimlege strender!



Det er meir enn tre år sidan dette bilde vart teke av Willy Nasset framfor baugen på Polarstar før restaureringa tok til. Det er eit imponerende stykke arbeid som er utført om bord sidan den gong.

Snart er altså ei ca. 6 års planlegging av dette prosjektet kome til ein førebels ende, med å få skuta heim. Av denne tida har 3,5 år vore i Polen. Kvar har tida vorte av gode venner? Det har gått fort føler eg, her eg sit og skriv no. Men jammen har det vore ei utfordrande og spennande tid, som eg nok ikkje hadde makta å gjere på nytt!

Til det har det vore for mange utfordringar og overraskingar under veks. Men då skal dokke vite, alle som har fylgt meg gjennom denne perioden, støtta meg og prosjektet, stydja og motivert meg i dei «brattaste bakkane», har vore umåteleg viktige!

Utan alt dette hadde dette ikkje gått! Og i tillegg ei tolmodig familie som har sett kva tid og

krefter dette har teke. Men etterkvart har eg lagt bak meg dei tunge tinga, for eks. skuldingar av ymse slag, båtrøveri, påstandar om å ta verdiar ut av landet, krav om innsyn i alle slags samanhengar, ... alt dette tøvet som har vore nytta for å prøve ta krokfot på meg.

Snart ligg «Polarstar», skinande og fin i Ishavsbygda, eg håper inderleg at dykk synes det same når dokke vil sjå skuta runde Kvitneset og stime inn mot Karlsenkaia og Ishavsmuseet. Eg gler meg voldsomt til at skuta kjem heim att til bygda vår. Alt no anar eg at det er stor interesse, det gjer alt dette spennande for meg å fullføre.

I skrivande stund (slutten av mai) går alt som planlagt. Hadde ei lita kritisk periode no i april – mai, då det dukka opp litt vanskar med ein underleverandør. Plutseleg vart det ein konkurs for eitt av snikkarfirma som har vore hyrt inn. Men det meste har no ordna seg og eg er ved godt mot.

Berre eit hovudmaskinhavari under testing kan stoppe oss no, men Gud forby, det skjer ikkje! Deutzen vil nok starte og oppføre seg fint! Men det er spennande tider, og alt må fungere! Heldigvis er NMD og Riksantikvaren framleis veldig positive og hjelpsame. Så her gjeld det å følgje alle regler og spelereglar heilt fram, så går nok dette fint.



Ny plank til hovuddekket er på beg om bord.

Når eg ser meg rundt på skuta så er eg kry av det arbeidet prosjektledar Marek og folka hans har gjort! Alt er så gjennomført og skikkeleg gjort! Når eg vandrar rundt om på skuta og ser på arbeidet, ser eg hender etter folk som har vorte gla i skuta og vil sende den frå seg i topp stand! Det har rett og slett vore ei ære for polakkane å gjere ferdig skuta! Dei er sooo krye og beæra at det er rørende å sjå!



Nymåla skute både over og under vasslinja før den forlet dokka. Også aksling og propell har vore ute for sjekk og overhaling.

Endåtil den plassen eg frykta mest, det å stå i dokka og på ein måte vere fanga der, gjekk nokolunde bra!

Det er jo slik at er du først komen i ei dokk, så er det ikkje måte på kva som kan renne på av ekstrakostnader. Så eg var ikkje høg i hatten den perioda.

Visstnok fekk eg «eit par tre ekstra saker midt i trynet», som kosta, men det har vore underleg å sjå kor viktig miljøet der i Szczecin har likt at denne skuta har vore der i byen. Derfor har dei hegna seg mykje i sine krav, og dei har vore positive og fleksible så langt råd er.

Om bord i skuta, no når dokke les dette, er der eit yrande liv! Siste trearbeida nede i aktre lasterom (der det brann hugsar dokke) er omtrent ferdig. Oss er på god veg også med det nye plankedekket på hovuddekket, og det er full speed i å ferdigstille alle dei aktre lugarane. Når

juni er ferdig er det jammen ikkje så mykje igjen!

Oppe i styrehuset er det og god aktivitet, der elektronikkfirmaet held på med opp- og inn att montering av alt utstyret.

Styrehuset er krevjande og vi får sjå korleis det endar. Der vert ein miks av gammalt og litt nyare ting, noko til historisk pynt, men mest av det som skal og må vere i orden. Plagast for eksempel med den gamle Robertson autopilot, som eg er redd er kaputt.

Natthuset som oss så generøst fekk tilbake frå Karlsefamilia, den gamle telegrafan, det gamle ekkoloddet og litt anna kjem litt om senn på plass og skal minne om fordoms tid. Dette skal som sagt då miksast saman med nyare påkravd utstyr.

Håper dokke vil like dette.

Styrehuset ja, det som eg no i ettertid trygt kan seie var eit under at det hang på plass til vi kom ned til Polen (totalt opptert i samanføyinga mellom stål og aluminium), har og gjeve nokre ekstra utfordringar. Historia fortel at det alltid har leke inn litt vatn ulike plassar der oppe i huset, det vere seg frå drenerør, vindua eller på annan måte.



Styrhuset tek form med nytt panel.

Eitt å gjere! Rive av den gamle tynne panelet og kome seg inn på aluminiumen. Det var utruleg interessant å få kle av alt dette, sjå den gamle bordkledninga, sjå kor dårleg isolert det var

osv.... Og når då alt var avkledd og oss kunne inspisere skikkeleg aluminiumen, fann oss fleire stadar dårleg sveis med hol, slik at det ikkje lenger er vanskeleg å forstå kvifor det lak her og der.



Siste finpuss med måling på akterdekk.

Drensrøra også totalt opterte og fulle med drit og lort, så det også er ordna. No har oss reparert alt dette, isolert på nytt, og kledd oppatt den gamle tre kledninga, og fått det tynne panelet på plass igjen. Det framstår flott!!!

Og den nye pulpitten ute i styrbord ser bra naturleg ut, og likner veldig på det flate bordet som var der (litt modifisert for å få plass til nødvendig nyare utstyr). Eg reknar med at medio juli er alt ferdig og testa der oppe. Håper alt fungerer.

Nede i lugarområdet ser alt så mykje lysare ut! Tidleg i leiken var Riksantikvaren klar på at oss måtte prøve finne tilbake til den fargen som var der tidlegare. Det er jammen ikkje lett, men Riksantikvarfolka pirka og skrapa lag for lag og kom frå ned til den eggekvite fargen som eingong var der. Så det er fargen dykk vil sjå når dokke stig om bord. Lysare og mykje lettare enn den tunge grønfargen som i det siste har vore der.

Chieflugaren var og interessant å renovere. Her var det mykje som måtte gjerast, men den er faktisk den lugaren som er mest original, slik den sikkert var heilt frå 1948. Der vert flott no! Lugaren til Johannes Alme som oss yndar kalle den, den som har fått forlenga køye og som er spesialverna av Riksantikvaren, ser også fin ut.



Nymåla og ferdig bakkdekk.

Og eg gler meg til Johannes skal prøveligge den ved heimkomst!

Forstår det slik at ein annan kar også likte den lugaren og køya, nemleg Jens Åge Aschehoug. Så begge karane er velkomne til å prøveligge på gamlelugaren sin!

Mannskapsmessa, proviantrom (var kalla sakristiet) er ferdige, med nødvendige justeringar og modifiseringar. Hovudmessa er ferdig og det var godt å få mail frå museumssjef Webjørn Landmark her eine dagen då eg sende han bilde: «steikje likt slik eg hugsar det!».

Det gjev meg von om at der ser nokolunde bra ut! Mogleg den kan fram stå litt trongare, men det som er gjort burde vere ok. Kanskje det berre er synet som bedreg litt. Eg får vel høyre det frå!



Messa er for det meste ferdig, oppatt bygd slik den var.

Men for meg er det også viktig å vite at alt det som ikkje er så lett å sjå, rør, tankar, maskinrom, elektrisk, skrog, propellanlegg, ror osv osv...er fullrenovert.

Maskinrommet ja...det er artig å sjå den gamle maskinbenken på plass igjen. Grå og fin står den der, som i gamle dagar. Den fann oss i sauefjosen på i løe på Leikong, trygt forvart under noko turrhøy.

Den er no renovert og stelt og funkar på sin gamle plass. Artig å berge slikt!

Vidare hugsar dokke den rustklumpen av ein hjelpemotor eg fekk fatt i borte i Sverige. Den er no på plass i maskinrommet og fungerer fint. Så alt går an, berre ein har dyktige folk til å hjelpe! No er det faktisk berre ein ting eg prøver å etterrøkje der nede i maskinrommet. Det hadde vore så flott å hatt den delen av telegrafan som var nede i maskinrommet. Den har eg ikkje lukkast finne. Så dersom nokon veit om den så....



Den «nye» hjelpemotoren ved ankomst til verftet, (over) og under er den oppussa på veg ned i maskinrommet.



Det er no, når det nærmar seg slutføring eg får gode tankar om dei som i desse åra har komet opp med hjelp og støtte, litt av det eg starta denne rapporten med.

Det er for eksempel stort og kjekt for meg å vite at Jets AS frå heimbygda so storsinna gav oss 4 komplette toalettanlegg, at Karlsenfamilia har gjeve oss attende natthuset med meir, at Karlsenfolket i Tjørvåg (Arnfinn og Martinus) gav oss komplett kartmaskin, at Jotun og Star Carboline har spona botnstoff og maling, at Jan Arve Jøsok gjekk til låa og høystålet sitt og fann den gamle maskinbenken og det gamle ekkoloddet.



Det første av dei fire Jets-toaletta vert montert.

Vidare kan eg med glede og takksemd nemne Ordføraren vår Anders Rise for ei tid sidan kom til gards med ei tung bør. Ein av dei gamle lyskastarane. Den hadde han funne ute for sal, hivde seg rundt og slo til å kjøpte den attende, og kom så med denne gáva til meg.

Her eine dagen kom sanneleg Pla-Ny med nye lukepressenningar og gav meg i handa.

Vidare veit dokke at Ishavsmuseet har vore til uhorveleg stor hjelp i dokumentasjon, at folk har

kome med gamle bildar og maleri som dei vil skal henge på sin vante plass om bord osv. osv.. Storøy og Eiken fortener stor takk for slike bidrag! Slikt som dette er eg SVÆRT takksam for!

Og tidlegare mannskap har stilt opp når eg har ringt dei for litt opplysningar. Terje Walderhaug, Audun Gården kan eg trygt nemne. Jarl Brandal har vore hjelpsam med det han visste, og Idar Kaldhol har gjeve gode råd teknisk for propell, ror og akselsystem. Og ikkje minst Johannes Alme, eit levande ishavsleksikon!

Eg håper Isflaket sin redaksjon vil gje meg litt spalteplass utpå hausten der eg kan sette opp ei komplett liste over dei som har bidrege og støtta meg i dette gjennom desse åra, slik at eg får takka dei offentleg og skikkeleg.



Framme i forepik er det reingjort, reparert og måla. Alt inspisert og godkjent av NMD

Det er bestemt at oss skal ha krengeprøver og teknisk test og gjennomgang siste veka i juli, så det vert spennande! Oss treng ikkje og vil ikkje ha noko overraskingar då!

Eg føler meg bra trygg, eg veit at skuta aldri har fram stått i ein slik stand som den er no! Knappast då den var nybygd vil eg påstå! Med alt det tekniske som har kome til, og med alt den har vore gjennom no i den store renoveringa, fram står «Polarstar» i betre stand enn nokon gong!

Og viktig er det naturlegvis at Riksantikvaren er fornøgd, at NMD ser og veit at skuta er i topp stand. Og ikkje minst at alle dokke som vil sjå skuta snart, også vert fornøgde. Men det er vel



Ny isbjørn i skorsteinen, den gamle var opprusta.

Slik her og at eg nok vil høyre at ikkje alt er som folk hugsar det. Då får eg trøyste meg med salige Ivar Aasen «til lags åt alle kan ingen gjera».

Eg har snart fått på plass komplett mannskap som også fortener ære og takk! Dei som den gongen i desember 2013 tok skuta nedover og dei som no snart skal få den store ære å føre skuta heim til dei heimlege grender. Eg er svært gla for at Johan Veiseth har takka ja til dette oppdraget.

Johan har stått last og brast gjennom denne prosessen, ikkje so mykje med å vere til stades, men rett og slett ved å vere der når eg har hatt behov for eit råd eller ein prat.

Det som er verst for meg no, er at bror Kolbjørn ikkje får vere med å ta skuta heim. Han var så kry då skuta gjekk nedover for renovering, prata om den støtt og stadig og gledde seg over kva han fekk sjå og høyre.

Dessverre er han ikkje blant oss lenger, men han fylgjer nok med, der ovanfrå! Og eg trur han har med seg bror Evald i denne «overvakinga». Begge er der oppe, det er trua mi. Det er spesielt dei to som har vore drivkrafta og motivasjonen min.

Og ver trygge, Johan er nemnd som den naturlege sjefen om bord, men resten av mannskapet skal nok verte behørig presentert når det nærmar seg avreise.

Rike vert dei ikkje av dette, men eventyret og gleda med å få lov å kome til Brandal med ny skute, vil ingen ta frå dei! Eg er svært takksam for at folk vil nytte av si tid å hjelpe til med slikt.



Nytt plankedekk kjem på plass.

Men det er historisk sus over dette prosjektet her!

No har den norske presse også vakna, og dykk har vel sett reportasjar i Sunnmørsposten og kanskje anna med. Fjesboka til Ishavsmuseet oppdaterer stadig, så det vert berre å fylgje med. Frå no og fram til avsegling i slutten av august vert det hektisk. Er der nokon som meiner dei har noko viktig å seie eller vise meg, så berre ta kontakt! Små detaljer er som regel like viktige som dei store tinga, for å gjere eventyret komplett.

Eg legg ved nokre bildar som er teke sånn heilt i slutten av mai, så det er situasjonen ca. 3 månadar før heimkomst. Hektisk, men i rute! Trur alt skal verte svært bra.

Kjekt var det no i denne perioden å få installert det første Jets toalettet. Framme i fremre

kabinar. Det er ei storstilt gåve oss har fått frå Jets AS, eg kan berre takke og bukke !

Ha ein god sommar alle saman, eg gler meg til den store helga 25-27 august. Det er helga «Polarstar» stolt og fin kjem heimatt. Merk av desse dagane og kom og ver med på heimkomsten.

Det hadde gledd meg mykje om kaia var svart av folk når oss kjem inn til Brandal laurdag den 26. august!

Eg er sikker på at Ishavsmuseet vil annonsere og fortelje om kva som skal skje den helga, det vert ikkje lite!

Eg veit der er planar for ei skikkeleg storhelg, med aktivitetar og program frå fredag til søndag. Gledeleg er det at mange vil vere med å bidra til å gjere dette til ein stor fest.

Og der vert saker og ting som vil overraske og glede, det veit eg alt no!

Det er berre å fylgje med i lokalaviser og på Ishavsmuseet sine heimesider og facebookside. Noko vert vel annonsert alt i dette nr av Isflaket også. Eller veit eg at lokalavisene her følgjer med og nok vil skrive ein del framover sommaren.

Eg vil til slutt i denne rapporten får takke for fylgjet gjennom over tre år, der dykk har fylgt meg i desse rapportane. Takk igjen for støtte og hjelp, for råd og vegleing. Dokke har renovert «Polarstar» ilag med meg!

Ser dokke alle saman 25-27 august! La oss fylle museet med folk og på denne måten heidle alt ishavsfolk. Og det å kunne få lov ta imot ei skute som kjem inn til selfangsthovudstaden, er ikkje dagleg kost!

Dersom ikkje eg tek mykje feil, kan oss vel seie at siste slik storhending var då «Polarhav» stolt kom seglande frå Stord Verft i 1957.

No veit eg at folk alt har booka seg til bygda med flybillett og hotell, for å få vere med på dette som no skal skje i slutten av august.

Det vert ei stor hending, og eg ynskjer å sjå DEG der også !

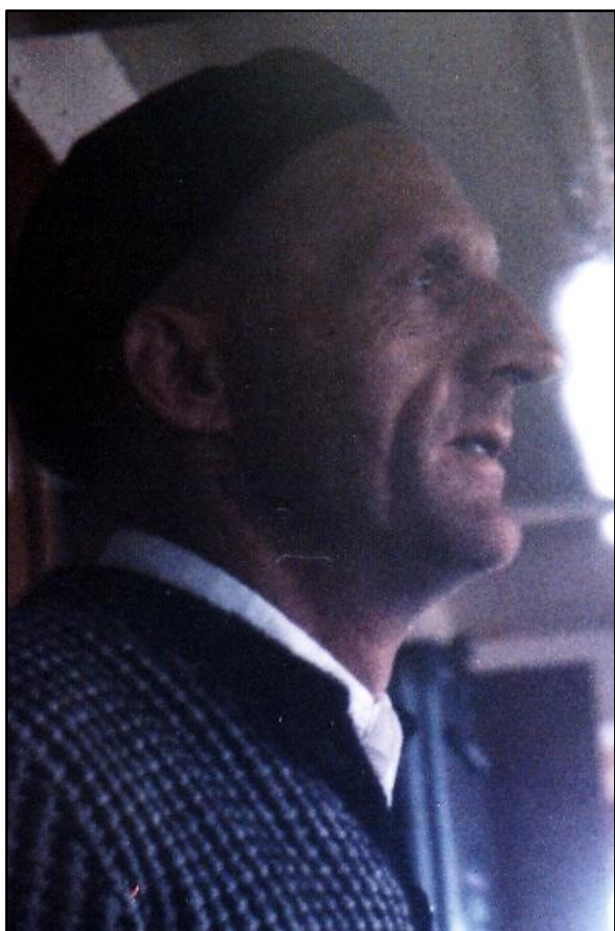
Beste helsing
Willy
tlf 95070668

Seilas med «Polarstar»

Av Sigmund Bøe

Frå hadde for så vidt gjort opp mitt bestikk og stukket ut kursen videre nå.

Martin Karlsen og skipper Kristoffer Marø hadde ny stålselfanger under bygging i Skottland, og da jeg spurte Marø, fikk jeg med en gang løfte på jobb som 2. styrmann/skytter.



Ishavsskipper Sigmund Bøe

Denne båten representerte noe helt nytt på området. Den var fullt innredet som frysebåt, i ekspedisjonsfart i polarstrøk og på selfangst. På fangstturene skulle skinnene fryses og først bli spekket etter hjemkomst.

På Karlseisns fabrikk i Brandal ble det innkjøpt og montert spekkemaskiner.

Vi hadde sett slike maskiner i bruk på Newfoundland, men her i landet var det helt nytt.

Jeg regnet med at dette ville bli en avvekslende og uhyre interessant fart som jeg gledet meg til å bli med på.

Båten skulle være ferdig på ettersommeren, men det ble stadig forsinkelser. I midten av oktober reiste jeg sammen med stuert og en matros over til Skottland for å være med å ta båten ut. 1. styrmann og 2. maskinist var reist noen dager før, og skipper Marø og maskinsjef Heggem hadde vært der i lang tid og hatt tilsyn med byggingen.

Vi tok hurtigruten til Bergen, «Venus» til Newcastle og tog til Glasgow. Derfra tog til Port Glasgow hvor båten ble bygget ved James Lamont Shipyard.

Det var med spenning og forventning vi gikk til verftet for å ta båten i øyesyn, og jeg må nok si at første inntrykk var litt skuffende. Vi hadde ventet oss en litt traustere båt. Den virket både smal og lav på vannet.



Polarstar på prøvetur før den forlet verftet. Foto frå James Lamont Shipyard.



Polarstar på Newfoundland 1966. Foto Kjell Yksnøy

Men sammenlignet med andre fangstskuter var det jo svære saker. Den var 156 fot lang, 26 fot bred, 424 br.reg. tonn, med Atlas Polardiesel på 900 b.hk.

Det manglet dessverre mye på at den var ferdig fra verkstedet, så vi ble innkvartert på et sjømannshjem i Greenock inntil videre, og reiste til å fra med bussen kveld og morgen.

Mange slags varer var fremdeles rasjonert her i Skottland, og kostholdet på sjømannshjemmet var slett ikke overdådig om en ikke direkte dårlig. Her som i Norge syntes tydelig at landet ikke var kommet helt opp av bølgedalen etter år med vareknapphet.

Det gikk uhyre tregt med arbeidet om bord, og det ble til slutt bestemt at vi skulle gå til Ålesund og få gjort resten ved Liaaen.

Det syntes nokså klart at verken verkstedet eller konstruktøren hadde nødvendig erfaring for å bygge en spesialbåt som denne med maks styrke for isen. Kaptein Marø, som hadde rikelig

praktisk erfaring, kjempet en innbitt kamp, men ble lite hørt på.

Selv om mye var halvferdig, gikk det fint på turen til Ålesund, og etter et par uker på Liaaen Verft var vi klare for jomfrutur.

Ved sjøsettingen fikk skuta navnet «Polarfart». Men av en eller annen grunn ble den nå omdøpt til «Polarstar», et navn som har blitt både kjent og berømt i ishavskretser.

Vi fikk en tur med dypfryste grønnsaker fra Oslo til Grimsby. Turen var meget vellykket, og vi nådde akkurat hjem til jul.

Over nyttår fikk vi en tur til Åbo i Finland. Her fikk vi vår første dyst med isen. Langs svenskekysten hadde vi kraftig NO kuling med svær ising, måtte stoppe ved Utklippan og banke is. Finske skjærgården var solid tilfrosset til ytterste holme, men der var brukket råk som vi fulgte innover mot Åbo.

Fra Åbo fikk vi last til Rostock, og derfra gikk vi hjem til Ålesund for å gjøre klar for fangsttur til Newfoundland.

1. styrmann Harald Marø reiste nå over til Halifax for å ta over en av K. Karlsens båter som skipper, og jeg gikk inn som 1. styrmann/skytter.

Turen ble vellykket. Skuten gjorde sine saker bra i isen, og dette med frysing av skinna var utrolig lettvinnt i forhold til spekking og allting om bord.

Vi fikk skadet et propellblad i isen, men ikke verre enn at vi holdt det gående turen ut. Ca. 25. april var vi hjemme med full last, ca. 16.000 sel. Så ble det lossing og spekking, grundig rengjøring, og dokking og full maling og puss før vi i midten av juni gikk inn i charter for Grønlands Styrelse for forsyningsfart København – Øst-Grønland.

Det var en uhyre interessant og spennende fart. Ved sagnomsuste, tradisjonsrike Grønlands Handelsplads i København lastet vi en broket blanding av allslags tenkelige og utenkelige varer. I tillegg tok vi med så mange passasjerer som vi hadde kjøplass til. Ikke sjelden hadde vi firbente passasjerer også, både griser og bikkjer.

Jeg husker en gang vi gikk til sjøs en fredag 13.de, og hadde en hel grisebinge på båtdekk. En eldre matros som holdt fast på mange av sjøens tabuforestillinger og overtro, var nesten hysterisk da han forsto at vi for alvor mente å gå ut denne dagen. Det ble for øvrig en meget fin tur.

Når en kom oppover på første tur lå der gjerne et is belte på ca. 100 mil langs kysten, og det var alltid spennende om det var mulig å komme gjennom. Det var svære solide isflorer, så viss de var tettpakket, var det lite vi kunne gjøre annet enn å vente på slakking. Men det skulle ikke mye slakk til før vi kunne presse oss gjennom. Nå kom våre moderne hjelpemidler til sin fulle rett.

Når en gikk i isen med de gamle skutene, stod skipperen i tønna og skrek ordre ned til rormannen på broen. Med en dyktig, veltrent rormann kunne det gå tålig bra, mens en uvant rormann kunne få skipperen til å gå ut av sitt gode skinn når det gang på gang endte med at en traff isflaket det skulle styres klar av.



Ankomst med Polarstar til Scoresbysund 1950 eller 1951. Fjordisen er ikke broten enno og folket i Scoresbysund kjem Polarstar i møte. Foto frå Sigmund Bøe

Det var etter en serie med slike kollisjoner at en sunnmørsskipper, som for øvrig var kjent for å være en av de best avbalanserte, i fortvilelse skrek ned til rormannen: «Kom fram i rutå so e får sjå om du e rektige!».

På «Polarstar» styrte en fra tønna med en liten hendel, og fikk skuta nøyaktig dit en ville ha henne. Gikk det galt, så hadde en i hvert fall ingen andre enn seg selv å skyldte på. Det skulle ikke så mye vann til mellom flakene før en kunne kjøre for fulle mugger.

Kaptein Marø elsket slik slalåmkjøring med 11-12 knops fart i slakkisen. De danske passasjerene stod ofte stive i blikket og holdt pusten når det så ut til å brase rett i en svær flore, men i siste øyeblikk svingte han klar så isen feide langs siden med en meters avstand.

Grønlands Handel hadde selv to båter som seilte i disse nordligste farvann. Det var «Godthåp» og «Gustav Holm». Begge var gamle seilskuter uten seilføring, men med en liten dampmaskin som gav ca. 5 knops fart i smul sjø.



Polarstar ved Kap Tobin i 1949. Foto frå Sigmund Bøe

Det var visstnok i 1950, på vei til København i vår første tur, vi møtte «Gustav Holm» for utgående ved Skagen.

Vi lastet utstyr i København for Mestersvik i Kong Oskarsfjorden hvor en var i ferd med å starte opp en meget lovende blygruve. Vi nådde igjen «Gustav Holm» ved iskanten, som lå ca. 90 mil av kysten, og fortsatte innover i halvslakk is.

Kong Oskarsfjorden var tettpakket, så vi holdt mer nordpå og gikk inn Foster Bay. Videre gjennom Sofia Sund og ut Kong Oskarsfjord til Mestersvik. Etter hurtig lossing gikk vi samme rute ut og direkte til København hvor vi lastet på ny. Da vi kom til Mestersvik, var «Gustav Holm» fremdeles ikke kommet inn. Men da vi gikk ut, var den kommet nokså nær og kom inn et par dager senere.

Vi gikk i denne farten fem sommersesonger på rad. Det var både interessant, avvekslende, spennende og lærerikt. Vårt fartsområde var stort sett fra Angmagssalik i sør til Danmarkshavn i nord på ca. 76° 45' N.

Der fantes ingen helt pålitelige kart, så en måtte stadig være forberedt på overraskelser når en seilte nær kysten og i fjordene. Men skipper Marø var veteran her, og bedre farvannskjent enn de fleste.

Været kunne være nokså lunefullt. Utfor kysten lå tåken svært ofte tett, og det kunne blåse kraftig opp på et øyeblikk uten forutgående varsel. Inne i fjordene var det nesten bestandig solskinn og finvær med luft så tindrende som en bare ser det i arktiske strøk.

En gang nede i Danskestredet, opplevde jeg å se fjellene både på Grønland og Island samtidig, og det skulle vel egentlig ikke være mulig.

Lokale værmessige variasjoner kunne også være helt utrolige. En gang vi var på vei inn mot Scoresbysund, blåste det helt

plutselig opp med en helt voldsom vindstyrke fra sydlig kant.

Vi kom oss inn og la oss i le av land ved Cape Brewster på sørsiden av fjorden. Vi lå der over natten og an døvet kloss under land i full orkan. Vi skulle til Kap Tobin som lå ca. 20 mil unna på andre siden av fjorden hvor vi regnet med at vinden sto rett på.



Polarstar ved Aputiteeq, Grønland. Foto frå Sigmund Bøe

Om morgenen fikk vi radiokontakt med stasjonen på Kap Tobin, og de kunne fortelle at der var dam stille og fint vær, og hadde vært slik hele tiden. Da vi kom omtrent midtfjords, gikk vi ut av uværet som det skulle vært skåret av med kniv.

Øst-Grønland, med sine øyer og fjorder og uberørte natur, kan en bare betegne som et eventyrland, et land som øver en sterk tiltrekningskraft på den som engang har vært der. Der er det romslig og godt.

Eneste faste bosetning nord for Angmagssalik var kolonien i Scoresbysund. Jeg vil tro det var 60-70 grønlandere med smått og stort. Her var kirke med kateket, og sykestue med sykepleier, og dessuten var der jordskjelvsstasjon. 60-70 mil lenger inn i fjorden var der en boplass med kanskje 20 grønlandere.

Vi var inn dit en gang med forsyninger, og da hadde vi med kateketen som skulle forrette brudevielse og flere barnedåper. Alt foregikk i salongen om bord og var meget høytidelig og alvorsfylt.

Alle dåpsbarna gikk for øvrig på egne ben og egne kamikker. Prestesvitten hadde vært i emning i flere år, det hadde bare ikke passet slik.

Ellers besto befolkningen av besetninger fra de danske stasjonene. Der var en metstasjon i Storfjorden som vi var med å flytte til øya Aputiteeq omkring 1950.

Så var det Kap Tobin i Scoresbysund, blygruven i Mestersvig og Lauge Kocks stasjon på Ella-ø. Dernest Daneborg i Youngsundet, og nordligst var Danmarkshavn ved Kap Bismarck. Sledepatroljen Sirius var en liten dansk politistyrke med militært tilsnitt som hadde forlegning ved Daneborg og som patruljerte terrenget mellom stasjonene.

Videre var der den norske metstasjonen i Myggbukta som hadde vært i drift siden 1930-årene, men som ble nedlagt noe senere.

Der var ellers norske fangststasjoner spredt fra Kong Oskarsfjorden i syd til Mørkefjorden i nord, og en del av disse var fortsatt bemannet og fikk avløsning og forsyninger hver sommer.

Vi gjorde som regel tre turer fra København til Grønland for sesongen, gjerne med en eller to



Polarstar i fraktfart. Foto frå Sigmund Bøe

avstikkere til Reykjavik. Sesongen var over i slutten av september. Da begynte vi i frysefarten.

Det kunne være frossenfisk fra Norge til Tyskland Vest eller Øst, kjøttvarer fra Irland til kontinentet og Østersjølandene. Kjøtt eller smør fra Danmark til Øst-Tyskland, Polen eller Russland.

Den første høsten 1949 ble det ingen frysefart, men et lengere verkstedopphold i stedet. Etter fangstturen viste det seg at skutesidene var blitt trykket en del inn av isen.

Det var åpenbart at konstruksjonen var for svak, og det ble bestemt at spantene skulle forsterkes overalt. Arbeidet ble utlyst på anbud, og et verft i Amsterdam fikk jobben.

De arbeidet meget hurtig og effektivt, men vi ble likevel ikke ferdig før ut i januar. Så tiden for ny fangsttur nærmet seg.

Det ble ny tur med full fangst på ca. 16.000 dyr. Men prisene var heller dårlige, så lotten ble ikke på det beste.



På Newfoundland eit av dei første åra. Foto frå Sigmund Bøe.

Så vidt jeg husker var det nå vi fikk montert radar. Det var et fabelaktig fremskritt. Fra begynnelsen hadde vi hatt gyrokompass og elektrisk logg. Men begge deler virket lite tilfredsstillende.

Gyrokompasset, en Baby Brown, gikk på vandring så snart det ble slingring, så en kunne ikke lite på den i sjøen. Og loggen var også upålitelig

Det ble påny Øst-Grønlandsfart i sommer-sesongen og frysefart høst og vinter. I desember hadde vi et lite opphold som jeg benyttet til å gifte meg med Inger.

Da fangstsesongen nærmet seg, ble det etter konferanse med K. Karlsen i Halifax besluttet at vi skulle gå til St. Lawrensgulven på ungsel-fangst.

En last frossen kveite ble tatt med til Halifax. Jeg ble imidlertid syk like før avgang og måtte bli hjemme. Det var første påskehelg etter 1935 som jeg tilbrakte hjemme.

Turen var vellykket, full fangst på 17-18.000 dyr.

I slutten av april 1951 var jeg igjen i arbeid om bord. Før Grønlandssesongen ble lugarer og messer ombygget for å få bedre bekvemmeligheter for passasjerer.

Da vi kom hjem fra Øst-Grønland i midten av september, fikk vi beskjed om at vi skulle gå til Vest-Grønland og hente en fransk ekspedisjon som drev med breforskning på innlandsisen.

Vi skulle ta med last av agnsild til Asgrikohavn til den norske fiskeflåten som drev linefiske der. Kaptein Marø sa fra at han nå ville trekke seg tilbake, og at jeg fikk ta over som skipper. Og slik ble det.

Vi lastet i Trondheim og Kristiansund og gikk ut ved Grip. Øst for Kap Farvel lå vi pådreid et par døgn i kraftig NO storm, og da stormen var i ferd med å gi seg, fikk vi et maskinhavari som resulterte i at et stempel måtte utsjales for resten av turen. Så gikk farten ned til ca. 9 knop.

I Asgrikohavn ble vi liggende noen dager for å levere sild direkte til fiskebåtene.

I mens dro jeg ut til Færingehavn for å få nærmere opplysninger om den franske ekspedisjonen slik jeg hadde fått beskjed om i Ålesund.

Det viste seg imidlertid at ingen hadde kjennskap til saken. Både hos guvernøren og på radiostasjonen hadde de nok hørt om ekspedisjonen, men de hadde ingen opplysninger om hvor de var eller hvor de eventuelt skulle hentes.

I Ålesund hadde vi bare fått opplyst at der var 12-15 mann, og at der blant annet var 12 beltebiler vi skulle hente. Ellers skulle vi forsøke å opprette radioforbindelse på vei nordover.

Jeg viste imidlertid at «Polarbjørn» (den nye «Polarbjørn», den gamle brant opp ved Newfoundland i 1949) med skipper Henrik Marø hadde vært i vei og hentet denne ekspedisjonen året før. Og på vei fra Norge fikk jeg radioforbindelse med «Polarbjørn» som var på hjemvei fra Grønland.



Polarbjørn

Marø gav meg nøyaktige opplysninger om hvor de hadde hentet ekspedisjonen innerst i en fjord innenfor Diskobukta.

Han opplyste også grundig om et område med grunt vann inne i fjorden som ikke var avmerket på kartet.

Hadde jeg hatt mer skippererfaring, ville jeg vel ha ventet i Asgrikohavn og forsøkt å få mer opplysninger. Men frisk og fremfus la jeg nå i vei nordover med det samme vi var ferdig losset. Jeg regnet nemlig med å finne ekspedisjonen der

hvor de var blitt hentet før, og håpet på å få radioforbindelse med dem på veien.

Radioforbindelse fikk vi ikke tross iherdig kalling. Men da vi kom inn dit hvor vi ventet å finne dem, stod hele gjenget pakket og klar på standen, så vi kunne med en gang begynne å laste inn beltebilene og det øvrige gods.

Alt var imponerende vel tilrettelagt og planlagt. Og til tross for store språkvansker, var der fra første stund et enestående godt samarbeid. 2-3 av ekspedisjonsmedlemmene var i Jakobshavn og måtte hentes der på vei ut.

Vi hadde ikke spesialkart her, men «Den Grønlandske Lods» beskrev farvannet så godt at vi gikk inn etter den. Vel til ankers på havna kom en motorbåt langs siden, og en danske dumpet sin koffert opp på dekk og kom og presenterte seg som losen som skulle lose oss inn til den franske ekspedisjonen.

Skuffelsen var stor da han hørte at vi nettopp kom derfra. Her hadde det nok vært en alvorlig informasjonssvikt idet vi skulle ha vært innom Jakobshavn før vi gikk inn i fjorden.

Vi var innom Godthåb, og i Prins Kristiansund ved Kap Farvel hadde vi stevnemøte med «Polarbjørn» som var på vei til Vest-Grønland og som hadde med reservestempel og foring til oss.

Herfra gikk turen i heller grapset vær til Oban i Skottland for å kontrollere/justere gravitasjonsinstrumentet som ekspedisjonen hadde med.

Siste etappe gikk til Rouen hvor der var svære mottagelsesseremonier både om bord og i byens rådhus. Jeg måtte jo være med, men var ellers helt utenfor da alt foregikk på fransk. Den eneste jeg møtte som snakket engelsk var ekspedisjonsleder Paul Victor.

Fra Rouen gikk vi til Kiel for maskinreparasjon ved Howaldtswerke og deretter til Aalborg for å laste kjøtt. Vi var nå gått inn på timecharter for C. Clausen, København, og kom i regelmessig fart mellom danske byer, som oftest Aalborg, og Warnemünde i tyske Østsonen.

Det var en hektisk og slitsom fart, korte turer på 15-20 timer fra havn til havn, lasting på en dag, stadig ut og inn av havn med de formaliteter det medførte.



Oversegling med isbanking. Foto frå Bjørn Røyset.

Særlig i Warnemünde var de uhyre nøye med passkontroll og undersøkelser av alt og alle. Der var alltid russiske kontrolloffiserer med ved klareringen.

Lossingen gikk alltid nokså vilkårlig for seg. Best som en var i full gang, ble det plutselig stopp, fordi der manglet jernbanevogn. Det kunne gå en time, eller det kunne gå en dag eller mer. Ingen visste noe før vognene uten forvarsel kom rullende.

Dette var ellers et fenomen som en møtte overalt i østsonerhavner i alle de årene jeg gikk der, helt opp til slutten av sekstiårene.

Været var usedvanlig stormfullt denne høsten. Men i dette farvannet hindret det oss ikke så mye. Vi gjorde imidlertid en tur til Esbjerg og en til Gøteborg, og begge gangene fikk vi da vasket oss så det monnet.

I de farvann vi trafikkerte, måtte vi holde oss nøye til de oppmerkede minerutene. De var oppmerket med lysbøyer, men de fleste av bøyene var såkalte sigarbøyer med et svakt lys som ofte ikke var synlig mer enn et par hundre meter selv i god sikt. Og god sikt var det heller lite av.

Gikk en utenom rutene, var det helt og fullt på eget ansvar.

Frem mot jul oppsto der visse vanskeligheter med eksportlisensen på kjøtt fra Danmark til Østsonen, og vi lastet da noen ganger i Sverige:

Gøteborg, Helsingborg og Stockholm. Julaften gikk vi ut fra Warnemünde ved middagstid, kom til Helsingborg ved 2-3 tiden julenatten og fikk ligge i ro der til 3. juledag.

En tur lastet vi svinekjøtt i Aalborg for Helsingfors. Der losset vi 15-20 tonn og lastet inn igjen samme kjøttet. Deretter fikk vi ny Bill of Lading og gikk til Gdynia med lasten. Der var det jernhard kontroll på den tid.

Der var vakter med maskingevær overalt i land og om bord. Ved ankomst og før avgang måtte hele mannskapet stille på rekke på dekk, men kontrollørene gikk langs rekken og sammenlignet hver mann med hans pass.

Samtidig var en helt gjeng i gang med å undersøke båten nøye fra mastetopp til kjølsvin. En dro uvilkårlig et lettelsens sukk når en var vel ute av havnen igjen.

Litt før jul hadde vi en meget trist tildragelse, i det vi mistet 1. styrmannen i Warnemünde.

Han gikk i land på ettermiddag og var sist sett da noen av mannskapet snakket med ham i byen utpå kvelden. Han sa da at han ville gå om bord, men neste morgen var han ikke om bord.

Jeg gikk straks og meldte fra til Politiet, for jeg var temmelig sikker på at noe måtte ha tilstøtt ham.

Så langt han viste skulle vi gå ut i løpet av natten, og jeg var helt sikker på at han ikke ville ta sjansen på å bli akterutseilt her. Dessuten hadde han ingen penger.

Politiet var derimot av en annen mening og tok nokså lett på saken til å begynne med.

Utpå dagen ble imidlertid lommeboken hans funnet i strandkanten ved en gammel kanal som han måtte passere på vei om bord. Så en måtte bare gå ut fra at han var omkommet. To-tre måneder senere ble liket funnet under kaien.

Vi avsluttet vårt charter i begynnelsen av januar og tok med en last sukker fra Nakskov til Haugesund på veien hjem.

Så ble det ny fangsttur. Vi lastet frossen sild for Halifax og gikk derfra til St. Lawrensgulven på ungselvangst først, etterpå til feltet på utsiden for å komplettere fangsten.



*Polarstar etter endt Grønlandsekspedisjon.
Foto Peder Sulebakk frå Karin Krågseter*

Skipper Marø kom om bord igjen til denne turen, det var hans siste tur. Den gamle kjempen betrodde meg at han begynte å føle seg sliten, så nå ville han ikke mer. Jeg synes han kunne spart seg litt, og ikke stått i tønne fra tidlig morgen til sene kveld. Men det var ikke hans natur å spare seg, den gamle, gode hedersmannen. Også denne turen ble det full last, litt for mye last egentlig.

Det var smått stell med fribord da vi gikk fra isen, og været var nokså grapset det meste av turen. Vinden var akterlig, men det ble uhyggelig mye overvann. Til tider lignet det mest på en hval som bare var oppe og pustet av og til.

Etterpå var Marø og jeg enige om at dette var for mye av det gode, og for å hjelpe litt under slike forhold, fikk vi bygget inn gangene akter, noe som viste seg å være til stor nytte.

Etter fangstturen var det den vanlige sjauen: lossing, rengjøring, dokking, maling og pussing.

Det var en svær jobb å få skuta presentabel til Grønlandsfarten som var neste på programmet. Likevel var dette på en måte ferien vår, idet vi i alle fall kunne komme hjem i helgene og av og til i uken også, alt etter hvor vi ble liggende. Grønlandsturene så jeg frem til med en viss spenning.

For første gang var det nå mitt ansvar og ta skuta med last og passasjerer inn og ut gjennom isbaksen, og ellers utføre de oppdrag vi ble pålagt. Jeg så visst ikke så mørkt på det for jeg hadde hatt en god lærer.

Men jeg hadde også lært at isens luner er det ingen gitt å beregne fullt ut, og at flaks eller uflaks derfor kunne ha avgjørende betydning ofte.

Å ta over etter en kapasitet som kaptein Marø var nok heller ikke det letteste, man følte liksom at mange øyne fulgte med en og dro sammenligninger.

Grønlandsturene gikk imidlertid helt programmessig, og etterpå ble det frysefarten hvor jeg følte meg absolutt på hjemmebane.

Fisk fra Nord-Norge eller Vest-Norge til Stralsund, Hamburg, Bremerhaven, Grimsby m.fl. Kjøtt fra Irland til Antwerpen og andre



Polarstar fast på Newfoundland. Foto frå Jon Jakobsen.

Havner på kontinentet til tiden nærmet seg for ny fangsttur 1953.

Vi hadde en liten episode i Stralsund på en av disse turene som jeg husker særlig godt:

I alle Østsonhavner var der på den tid russisk kontrollør med under innklareringen, slik også her.

Det var en ung løytnant som bare satt der blant tollere og andre autoriteter og så nokså uinteressert ut.

Vi hadde et Krag-Jørgensen gevær og et salong-gevær med magasin om bord, og disse ble selvfølgelig oppgitt for forsegling. Salong-geværet stod inne i 1. styrmanns lugar, og jeg ba ham ta det med seg inn i salongen hvor klareringen foregikk. En av tollerne ble veldig interessert i dette salong-geværet, og han begynte å fikle med det like bak ryggen til den russiske offiseren og meg som satt side ved side ved bordet.

Plutselig sa det pang.

Kulen traff messingbeslaget over dørstokken og gikk videre inn i døren til min lugar ved siden av salongen. Jeg ble kald der jeg satt, og tyskerne satt helt stive. Men russeren som satt og

trommet med fingrene på bordplaten, mistet ikke en takt. Han snudde ikke på hodet før litt senere. Her var nervene virkelig under kontroll. Det ble ellers ikke sagt et eneste ord om episoden.

Jeg tok geværet og forvisset meg om at der ikke var flere patroner i magasinet og det ble straks låst inn og forseglet.

Overfarten til fangstfeltet dette året ble litt av en prøvelse.

Det ene lavtrykket lå på halen av det andre hele tiden. Vinden var sjelden nede i stiv kuling, som oftest var det storm. Den dreide fra syd til vest og nordvest og så tilbake igjen for en ny runde. Opp igjen og opp igjen det samme til det kulminerte med en voldsom orkan ca. 300 mil øst av Newfoundland.

Det begynte da å blåse opp fra nordost, og det frisknet hurtig opp til sterk storm. Sjøen ble snart så grov at vi måtte dreie på været.

Det ble bare verre og verre til det plutselig med ett ble dam stille. Vi var kommet midt i orkansenteret. Vi ble nå vitne til et skuespill som jeg aldri har sett maken til verken før eller siden. Kjempebølger fra nordost møttes med



Faste i isen ved Newfoundland 1967.. Foto frå Kjell Yksnøy.

Tilsvarende bølger fra sydvest, vest og nordvest, og resultantbølgene skjøt til værs i lynfart til uante høyder.

De var ofte pyramideformet, og idet de nådde sitt høyeste var det som toppen eksploderte. Skuta ble liksom skutt rett til værs av sjøene som så i neste sekund forsvant unna kjølen slik at det nærmest ble fritt fall kanskje 20-30 meter ned i bølgedalen.

Det var en heksegryte i ordets rette forstand.

Hvor lenge dette varte husker jeg ikke så vel, antagelig 2-3 timer. Da slo vinden plutselig til igjen med orkan styrke fra vestnordvest.

De neste timene, før sjøen fikk rettet seg inn etter vinden, var et mareritt som vanskelig lar seg beskrive.

Og det at en liten skute som «Polarstar» kunne komme gjennom dette uten en skramme, var nærmest et under.

Etter nye 12-14 timer kunne vi merke at vinden smått om senn løyet, og snart kunne vi fortsette på rett kurs. Meningen var at vi skulle gå til St. Lawrensgulfen, men vi fikk melding fra Halifax

om at Gulfen var helt isfri så vi måtte satse på østsiden av Labrador/Newfoundland.

Vi nådde iskanten øst for Funk Island samtidig som en ny generalstorm var over oss. Men nå søkte vi livd inne i isbaksen og hadde det smult og rolig.

I tiden som nå kom, holdt jeg for det meste til i tønna. Fra tidlig morgen til sene kveld, bare ned for å spise middag. Når en lå i fangst kunne en av og til glemme middagen, også fordi en ble fullstendig oppslukt av arbeidet og det som foregikk omkring en.

Vi hadde avtale med fly som lokaliserte selkastet og ga opplysning om isforholdet i området. Men som oftest lå selen langt inne i tett og tung is, og det kunne bli kamp for hver meter for å komme seg inn. Da gjaldt det å være årvåken for alle nyanser og muligheter i isen, ikke bare rett foran baugen, en måtte også se fremover og velge veien videre frem.

En vrikket og vred, lirket og stanget og gikk så opp i det at en glemte helt tiden. Enda mer intenst var det når en lå i fangst. Der var tusen ting en skulle holde øye med.

Konkurransen var beinhard når 10-15 skuter arbeidet i samme området. Det gjaldt først og fremst å få plassert sine fangstfolk i en gunstig posisjon slik at de hadde romslig arbeidsplass, dernest å komme etter med skuta å plukke opp skinndungene fortest mulig.



Kortspel på lugaren. Kolbjørn Nasset, Martin Haugen og Odd Rekkedal. Foto frå Kjell Yksnøy



Jolling av skinn. Langjollen kunne vere fleire kilometer innover isen. Her er det eit par av karane som har satt seg på skinndungane og får skyss om bord igjen. Foto frå Kjell Yksnøy

Det var fordelaktig å ligge så nær fremme som mulig, så en hadde god kontakt og kunne dirigere folkene dit det passet best. Som oftest var isen så tett at en ble liggende langt etter, og det gjaldt da hele tiden å beregne fremkomst- og svingningsmuligheter slik at en kunne komme så nær som mulig til hver enkelt skinndunge. For jo kortere jolling til fortene gikk arbeidet.

Under slike forhold kunne en feilberegning som gjorde at et flak kom på feil side av baugen, godt forårsake en times forsinkelse, og det tærte stygt på tålmodigheten.

Når en stoppet for å jolle, grep en kikkerten og gransket grundig omgivelsene. Først og fremst skulle en ha full oversikt over egne folk og skinndunger.

Men også over de andre skutene og deres folk og over eventuelle forandringer i is og vær. Samtidig måtte en holde øye med folkene som

sprang med jollen langs skutesiden da isen her kunne være opprevet og farlig.

Tønna hadde varmeelement i bunnen, men var åpen på toppen så hvis en kan ta bokstavelig det engelske utsagn: «Keep your head cold and your feet warm and you'll never get into trouble», så skulle her være ideelle forhold.

Det kunne imidlertid bli bitterlig kaldt i ansiktet når det var kuling og 15-20 kuldegrader.

Likevel var det å stå høyt og fritt her oppe, med fri utsikt til alle kanter, og manipulere skuta frem dit en ville, en arbeidssituasjon som var så interessant og utfordrende at en nesten ble besatt av det.

Det gikk godt med fangstingen, og vi manglet bare ca. 500 dyr på full last da vi fikk oppdrag å slepe «Jopeter» inn til Sidney C.B. Den hadde slått av propellen og lå inne i isen utenfor Labradorkysten. Oppdraget var for så vidt greit nok, men problemet var at vi hadde ingen ordentlig sleper. En ti toms manillatrosse som vi fikk lånt fra en annen skute, vistest å være pillrätten og røyk før vi fikk teitet den ordentlig opp.

To trosser til røyk i tur og orden, og nå hadde vi bare en 2 ½ toms fortøyningswire som vi sjaklet til ankerkjettingen.

Vi styrte for Belle Isle-stredet, men da vi kom dit i grøttykk tåke, var det temmelig tettpakket med is. Vi la oss da til å vente i le av øya, og da tåken lettet neste dag, fant vi brukbar passasje gjennom stredet. Og med forsiktig kjøring fikk vi slepet velberget inn til Sydney. Herfra gikk vi direkte hjem.

Videre frem ble det samme syklus som foregående år med Grønlandsfart og frysefart til vi igjen la ut på fangsttur i februar 1954.

En fineværsdag ca. 500 mil øst av Cape Race mistet vi plutselig en propellving, og skuta ristet og skaket noe aldeles forskrekkelig før vi fikk slått ned farten.

Vi fikk arrangert dokking i Sydney og fortsatte dit for redusert fart. Reservepropellen ble satt på, og vi gikk så til Gulfen på ungselvangst sammen med båtene fra Halifax.

Her i Gulfen, hvor det var land til alle kanter, kunne det bli kraftig isskruing når det blåste opp



Under restaureringsarbeidet med Polarstar har også reservepropellen våre på land til overhaling, og no fått plass der som den sto første åra. Når skuta kom til Polen låg den i fleire delar på ulike plassar om bord. Foto Willy Nesset.

Til uvær, og det kunne av og til se nokså farlig ut når en godt fastskrudd ble satt med isen rett mot land.

Flere ganger seilte vi på denne måten samme rute fra nord av østpynten av Prince Edwards Island rett mot Chettycamp Island på Cape Bretonlandet.

Det bar vinkelrett mot Chettycamp med 2-3 knops fart og syntes så absolutt å måtte ende opp i granskauen. En halv mil av land ble det plutselig noe rivning i isen, og vi fortsatte nå langs kysten til vi kom forbi enden av Cape Bretonlandet ved Cape St. Lawrens. Da slakket isen helt opp med en gang.

Første gangen dette hendte, var vi nokså spente på utfallet. Andre gangen litt mindre spent, og tredje gangen tok vi det for gitt at det ville gå bra.

En annen gang skrubbet vi faretruende nær forbi Deadman Island og en gang ble vi skrudd fast nær land på vestsiden av Magdelin Island. Så vi arbeidet i dagevis for å komme løs da isen roet seg.

Ungselfangsten ga bra resultat, og etterpå gikk vi på utsiden for å komplettere med gammelsel og eventuelt klappmyss. Det ble full fangst og vi var hjemme i april.

Denne sommeren ble det ingen Grønlandsfart. I stedet gikk vi inn i timecharter for North Eastern Fish Co i Harbour Grace, Newfoundland, og gikk i fast fart med frosne fiskeprodukter fra Newfoundland til Gloucester, Massachusetts USA. Vi begynte omkring sankthans og kom hjem til jul.

Det var nokså ensformig fart, vi lastet i Harbour Grace en dag, kjørte til Fermeuse om natten og kompletterte der neste dag. Så fire døgn til Gloucester hvor vi losset/lastet på en dag. Kom vi inn på morgenen, så gikk vi ut om kvelden samme dag. Kom vi inn etter arbeidstid, så gikk vi ut neste kveld.

Det var et tåkeår av de sjeldne. Vi gikk fem turer uten i det hele tatt å ha sett land, bortsett fra helt inne i Harbour Grace og Fermousse og ved Cape Ann nær Gloucester.

Det ble etter hvert nokså trettende, og det var nok ikke fritt for at vi lengtet til eventyrvakre, lyse Øst-Grønland.

Det var for øvrig veldig greie folk vi arbeidet for, og vi fikk mange gode venner både på Newfoundland og i Gloucester.

Vi gikk 13 turer pluss et par tre avstikkere til Halifax og Sydney, og vi avsluttet med en last akkar til Lisbon.

På vei fra Lisbon til Ålesund kom vi inn i en voldsom storm som raste over Biscaya og kanalen. Det ble sagt at det var den verste på 80 år. Vi hørte om store tankbåter som brakk i to, og om små båter som ble brukket ned.

Eteren var full av «May day» og «May day»-relays det døgnet det stod på som verst. Fyrskipet på South Goodwin sands kom i drift og strandet på sandbankene, og så vidt jeg husker, omkom besetningen.

Selv lå vi på været 30-35 mil SV av Ushant og hadde det tålig bra. Ingen skader av noen art. Jeg husker at da vinden spaknet, så vi begynte å gå igjen, satt jeg i timevis ved radioen og ventet på en åpning i nød trafikken så jeg kunne få sendt et telegram til rederiet at alt var vel. Til Ålesund kom vi midt i desember.

På vei til fangstfeltet i St. Lawrence Gulfen i 1955 var vi blitt forsinket fra verkstedet, og



Isbanking på veg til Newfoundland 1975. Foto frå Ragnar Thorseth.

Hadde meget knapp tid. Frå vi nærmet oss Cape Race hadde vi sterk kuling stikk i stevn med mye overvann og skvett, og det var sviende kaldt, så all skvett frøs til is nesten før det nådde overbygget.

Farvannet var sterkt trafikkert, så det var nødvendig å holde god utkikk, men radar-antennen var snart bare en svær isklump og styrehusvinduene var dekket med tometykkke islag. Også det roterende vinduet.

Siste utvei ble en 2000watts stråleovn som ble stillet i karmen av et vindu med varmestrålen rett mot vinduet. På den måten greide en å holde et lite hull åpent. Jeg måtte imidlertid stå med ansiktet nær inntil og resultatet ble at jeg mistet totalt målet i flere dager.

Rekognoseringsflyet hadde allerede funnet selkastet nord for East Point på Prince Edwards Island, og Halifaxskutene lå alt i stilling ved kastet og ventet bare på åpningsdatoen.

Vi peiste derfor på alt vi kunne.

Da vi omsider fikk livd av Cape Brettonlandet og senere av isen, ble det en hektisk kamp å få



Polarstar nedeisa i Vesterisen 2006. Foto frå Johan Veiseth.



Ankervinsj og stag tjukke av is. Foto frå Johan Veiseth

banket vekk så mye is at vi kunne bruke vinsjer og bommer. I grålysningen på åpningsdagen kom vi imidlertid frem til de andre skutene og kunne ta del i slaget helt fra begynnelsen av.

Sommeren 1955 gikk vi i samme tralten. Jeg hadde da kona med hele tiden. Vi avsluttet og gikk direkte til Ålesund fra Gloucester i desember. Det ble en 16 døgns tur i nokså friskt vær.

Fangstsesongen 1955 og 1956 ble rekordartet med henholdsvis 20.500 og 22.000 sel som for en stor del besto av white coats og blue backs. Før fangstturen 1955 fikk vi nytt propellanlegg, vribar Liaaenpropell med alle manøverkontroller på bro og i tønne. Det var rett og slett revolusjonerende for arbeidet i isen. Sommeren 1955 fikk vi Loran A navigasjonssystem som også var et stort fremskritt.

I 1956 hadde rederiet en ny kombinert selfanger- ekspedisjonsfartøy og frysebåt under bygging ved Stord Verft, og jeg ble anmodet om å gå om bord der som skipper.

Det ble til at jeg takket ja, så da «Polarstar» ved sankthanstider gikk over til Newfoundland i frysefart igjen, gikk jeg fra borde for godt.

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

Plukkfangst:

Elektrisk lys i fiskedamper.

Skipper L. Vartdal har lagt ind elektrisk lys i «Ramoen». Vor korrespondent i Vartdal fortæller, at folk har ventet spændt paa at se virkningen, for anlægget er vistnok de første i sit slags. Og ved prøvekjøringen forleden dag viste det sig at fungere fortrinlig i alle henseender. (Aalesunds Avis lørdag 20. oktober 1917)

Et rikt kulfiskeri

Foregaar i disse dage paa havnen, idet en hel eskadre av færingar driver med trawling efter kul ved Skansekaaien, hvor dampskibene gjennom tiderne har kullet. Og resultatet av dette eiendommelige fiskeri er slet ikke at foragte, for det er ikke sjelden, at de som driver paa dette nære «fiskefeldt» kan hente hjem dagsfangster til en værdi av ca. 200 kroner. Da det vanlige fiskeri nu ligger nede er det saa meget mere glædelig at konstantere at denne næringsgren iallefald i disse dage kul-mine-rer.

(Aalesunds Avis lørdag 20. oktober 1917)

Hjem fra Spitsbergen

S.S. «Polaris» kom igaar hjem fra Kings Bay paa Spitsbergen. Man hadde som bekjendt frygtet for at den paa grund av ishindring var blidt nødt til at overvintre der, men dette holdt altsaa heldigvis ikke stik.’

(Aalesunds Avis lørdag 20. oktober 1917)

Hvalkjøttet

Salget av hvalkjøt inde paa Kiperviktorvet gaar rivende. Som rimelig kan være. Det er ikke almindlig i disse dage at faa velsmakende benfrit kjøt for 80 øre kiloen, saa det ser ut til at det atter kommer vand i tørre bække, eller omskrevet paa foreliggende tilfælde: stek i hvermands gryter.

(Aalesunds Avis lørdag 20. oktober 1917)

Personalia

Bryllup feires søndag 28.ds. paa Brandal i hr. Peter Brandals hjem av hans kontorchef M. Karlsen og hr. Brandals datter Dina.

(Aalesunds Avis lørdag 20. oktober 1917)

Polarstar kjem heim siste helga i august

Av Leiv Arne Grimstad

Siste helga i august kjem den verna ishavsskuta Polarstar totalt nyrenovert heim til Brandal.

Dette slo Willy Nettet fast ein gong for alle då han heldt foredrag om Polarstar-rehabiliteringa på Ishavsmuseet i Brandal 1. mai.

Og når det galdt å halde tidsfristen sa Nettet – med eit smil – at han frykta Riksantikvaren meir enn Gud.

Rett forstått: Det skulle ikkje stå på vår og vilje. Då kunne det fort bli verre med Riksantikvaren sine detaljerte krav om tilbakeføring til 1960-70-åra.

- Men eg er rimeleg trygg på at det skal gå, sa Nettet, som er inne på oppløpssida med det fire år lange restaureringsprosjektet.

Foredraget hausta stor fagnad blant publikum.

FEIRING TRE DAGAR TIL ENDES

Denne siste helga i august skal elles feirast på det mektigaste vis – tre dagar til ende. Det startar fredagen – og så kjem Polarstar siglande i løpet av laurdagen. Ho blir sannsynlegvis liggande ved kai på Hareid gjennom vinteren – og så får det vise seg om museumsstyrar Webjørn Landmark greier å pønske ut noko i Brandal til neste sommar.

Det er eit mildt sagt imponerende prosjekt Willy Nettet har gått i bresjen for – og no ser enden av. Skuta var temmeleg nedsarva då ho la ut med dispensasjons-sertifikat frå kaiplassen i Hjørungavåg i 2013. Etter litt proviantering på Hareid bar det sørover langs kysten i retning Polen med eit entusiastisk mannskap og Johan Veiseth som skipper.

STORARBEID AV DEI STORE

Nede i Polen starta arbeidet med å rive ut gamle rør, treverk, plater og tekniske og motordrivne installasjonar. Eit storarbeid av dei store.



Willy Nettet hadde foredrag om restaureringa av Polarstar på Ishavsmuseet 1. mai.

I foredraget sitt brukte Willy Nettet mykje tid på å grunngi motivasjonen sin. Han hadde tidleg fått familieband til ishavsbygda, sjøfart generelt og ishavsfart spesielt. Tragedien då broren Evald omkom under eit arbeidsoppdrag på Hovland-fabrikken i 1967 synest å ha gjort banda endå sterkare – ettersom bygda hadde stilt opp med så mange gode hjelparar i den vonde tida.

Eit viktig namn å få med seg er Marek Wisniewski – ein svært dyktig polakk som jobba ved eit lokalt verft her på Sunnmøre og som Willy Nettet fekk overtala til å ta på seg arbeidsleiarjobben i Polarstar-restaureringa.

- Ein betre mann kunne eg ikkje ha fått. – Og så grundig: Marek fekk klar melding om å dokumentere rehabiliteringa med foto og film. Han sit no inne med over 30.000 foto frå prosessen.

Foredraget vart avrunda med ein bildeserie frå dei ulike roma og dekksonråda. Det har blitt som på eit nybygg. Folk kan verkeleg sjå fram til å gå om bord i denne selfangaren, som var den første som vart bygd i stål.

Det er ikkje mindre enn fantastisk det arbeidet som har vore lagt ned – ikkje minst av Willy Nettet sjølv.



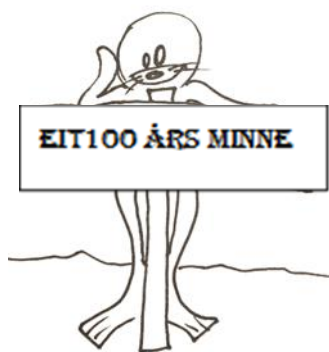
VEDDE AS

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



Verdens nordligste jernbane.

Anlæggene paa Spitsbergen



Den djerve foretagsomhetsaand, som karakteriserer Aalesunds og Sønsmøres næringsdrivende, har – ikke mindst i de sidste aar – git sig mange lysende utslag.

Et av dem, som fortjener at stilles i første række, er visselig de store foretagender oppe i Kings Bay paa Spitsbergen.

Det var som man vil huske i fjor, at de store kulfelter deroppe, som oprindelig tilhørte det Ankerske dødsbo, kom over paa Aalesunderes hænder.

Det var herrerne skipsreder Peter Brandal, grosserer Trygve Jervell, skipsreder Mikael Knutsen og advokat Trygve Klausen, som gik sammen om at kjøpe felterne, efterat hr. Brandal først hadde været deroppe og undersøkt forholdene paa stedet.

De forrige eiere var ikke kommet længer end til at la felterne undersøke, nogen drift var de endnu ikke begynt med. De nye eiere derimot har allerede fra isommer av tat kraftig fat, efterat de først har underkastet felterne en større hovedundersøkelse.

Det første som maatte gjøres, var selvfølgelig at bygge mandskapsbarakke, planlægge ordentlig kaianlæg og idethele sørge for det som trænges til mandskapets ophold og driftens gang deroppe.

Men de nøyet sig ikke med det, - de traf ogsaa foranstaltninger til at faa istand en jernbane fra kulfelterne ned til sjøen. Og allerede den 20. september kunde verdens nordligste jernbane aapnes for drift.

Anlægget av denne jernbane, dighet, lyder som et rent eventyr. Og da vi føler os forvissat om, at alle gjerne ønsker at høre det, har vi bedt



Peter S Brandal (tv) og Michael Knutsen på trappa på Brandal villaen i Kings Bay.

Skipsreder Mikael Knutsen, dervar tilstedet baade under anlegget og under aapningen sammen med hr. Peter Brandal, at fortælle os om det.

-Ja, sier hr. Knutsen, det er et virkelig eventyr. For hele banen blev færdig paa 14 dage. Ingeniør Skjærdal, der er ansat som leder av driften deroppe – han har tidligere været grubeingeniør i Amerika i 7 aar, saa han har gor erfaring, og han er en dyktig mand – han hadde nu latt utføre de nødvendige arbeider i marken, som det heter, saa den ting var paa det nærmeste færdig, da Bergenskes «Deneb» kom ditop med lokomotiver, vogner og skinner i de første dage av september.

Brandal og jeg var kommet dit en tid i forveien, for at insicere anlæggene. Og saa gik de i gang med at lægge skinner og utplanere de sidste ujevnheter i marken, og det gik fort.

Paa 14 dage var de som sagt færdighet, og klokken 9 om morgenen den 20. september 1917

ankom det første tog lastet med 8 kulvogner til Kings Bay jernbanestation!

Det var ganske visst ikke nogen lang banestrækning, - den er nøiagtig 2020 meter, fra grubernes aapning til lastepladsen ved sjøen, og hele turen frem og tilbake tar ikke mer end en snau halvtime.

Men det var ekspedit levert likevel, og alt fungerte gjennomgaaende godt. Saa jubelen var stor, kan De tro, da toget for første gang rullet ind paa verdens nordligste jernbanestation.

Lokomotiverne – i alt 2 – og vognene – almindelige tipvogner – hadde vi kjøpt hos Salangenselskapet. Det er forresten meningen at faa tak i nogen større vogner senere.

Selve stationsarrangementet i Kings Bay er naturligvis ikke saa særlig storartet, men vi har det vi trenger til driften – en hel lokomotivstald blant andet. Og losningen av kullene ute paa kaien, fra tipvognene over i skuten, er bare et øiebliks sak.

Det er i alt 80 mand, som har arbeidet paa selskapets felter deroppe i sommer, og av dem kommer mellom 60 og 70 til at overvintre. Mandskapsbarakken, de andre nødvendige beboelseshus og lagerrummene er gode og solide, og kul har de jo nok at fyre med der i kulden.

Og saa har vi baade griser og kjyr deroppe, 3 gjilde griser, rene avlsdyr, og 2 nybærkjyr, saa de mangler ikke søtmeik heller. Nysilt melk paa bordet paa 79. breddegrad! – vil de tro det? – det fik vi, mens vi var deroppe.

Ved aapningsfesten for jernbanen blev der holdt skaaltaler i nysilt melk! – det var vist første gang jeg har været med paa noget slikt, men godt smakte det, - ja, der er vel i grunden ingenting som smaker bedre paa de breddegrader. Men for at ikke dyrebeskyttelsesforeningens venner skal bli ængstelige, maa De ikke glemme at fortælle i avisen, at baade fjøset til kjyrene og huset til grisene og stalden til de 4 hestene vi har der, er forsynet med nødvendige varmeindretninger, saa vi haaber at dyrene ogsaa vil trives.

Læge har selskapet ogsaa ansat, og han skal ogsaa overvintre. Det var en fornøielse at se

hvor godt forholdet var mellom arbeidere og arbeidsleder deroppe.

Selskapet har da ogsaa i ingeniør Skjærdal fundet en usædvanlig grei og dyktig mand til at lede driften.

Det er like frem forbausende, at han og hans arbeidere under saadanne forhold ikke bare hadde klart og gjøre alt færdig til at motta jernbanen, men samtidig ogsaa hadde rukket at utvinde de ca. 800 ton kul, som selskapet har ført hjem i sommerens løp paa de fiskedampere som fra tid til anden har bragt materialer og proviant ditop.

Idethele har selskapet været meget heldig med sine folk. Som forretningsfører deroppe har vi ansat min gamle kontorchef H.O. Ytterdal, og ut fra mit mangeaarige kjendskap til den mand – sier hr. Knutsen – kan jeg trygt si, at i sikrere hænder kunde det hværv neppe lægges. Og hvad direktør Jens Bay angaar, som har forestaat utrustningerne av de forskjellige ekspeditioner ditop, saa har han under det arbeidet lagt en fremtrædende administrationsdygtighet for dagen.

Fra næste sommer av venter vi da at kunne føre hjem adskillige kullaster.

Og kullene er udmærkede, det har vi nu erfaring for. De staar fullt paa høide med de andre gode kulforekomster deroppe.

Selskapet har som bekjendt ogsaa et kontor i Kristiania, der bestyres av direktør Bay. Det er imidlertid meningen at overføre dette kontor hit til byen i den nærmeste fremtid, saa det hele blir samlet her.

Vi slutter som vi begyndte. Vi tror alle vil være enige i, at dette er et foretagnede, som tjener byen og dens mænd til ære.

(Aalesunds Avis lørdag 20. oktober 1917, nr.1 1. årgang)

Latmannsliv blant isflak

Av Ragnar Thorseth (tekst og foto)

(del 5)

Vi kommer til den danske fangststasjonen Zackenberg som blir en gledelig overraskelse fordi det finnes ulltepper der.

En kjærkommen avveksling fra redningsdraktene som ellers sitter på 24 timer i døgnet. Det blir storfangst av røye, akevitt til maten, møte med hvalross og historier om fiskefangst i gamle revegårder og om fangstmannen som punkterte øye sitt med tollekniven.

Det blir stekende sol og bad i 15 graders vann her oppe på mer enn 74 grader nord.

Vi var knapt halveis på vår miniekspedisjon i gummibåt da vi la ut fra Daneborg for å seile rundt Claveringsøya og tilbake til Loch Fyne, Moskusoksefjorden og «Santho».

Våre nye venner og rednings- og sledepatroljen Sirius ble med til sjøen og ønsket oss god tur. Vi var så snarest om bord i forsyningsskipet «Thala Dan».

Det var ennå ikke ferdig med å losse årets forsyninger til Daneborg. Så av sted for en frisk akterlig bris nord gjennom Youngsundet. På det nordligste var i oppe på 74 grader 28' før sundet bøyd vest mot Zackenberg, de norske og danske hyttene der og lakseelva.

Fra Daneborg dro vi godt lastet med delvis ny proviant, 30 liter bensin og godt utvilte etter to dagers latmannsliv.

Nå ble det harde dager med havrelefse og striskjorte i tette redningsdrakter tilbake igjen, trodde vi, og skutter nakkene mot kald vind og skvett som sto inn Youngsundet fra pakkisen utenfor kysten.

Selve sundet var praktisk talt isfritt. Men etter hvert som vi la milene bak oss innover fjorden og Daneborg og «Thala Dan» sakte sank under horisonten, seilte vi inn under en bildere himmel.



Ragnar Thorseth kører gummibåt til Daneborg

Tåken løste seg etter hvert opp og forsvant. Vinden spaknet og la fjorden speilblank.

En glimrende hytte

Den Danske fangststasjonen på Zackenberg var en gledelig overraskelse. Den blir flittig brukt av Sirius om høsten når isen har lagt seg og nye sledelag skal trenes opp.

Utstyret var deretter med proviant, ulltepper til dyne istedenfor redningsdraktene som vi til vanlig lå i, og en drøm av en komfyr som holdt god fyr og varme natta lang på en eneste skuffe kull. Den kvelden laget vi oss en bedre middag, nød en god akevitt – niste fra Sirius – og sov til langt på dag.

Vi våknet til stekende sol, og etter frokost som vi inntok i solveggen, gjorde vi oss klar til å dra bort til Zackenbergelva - et betydelig vassdrag – for å fiske sjørøye. Vi var på tampen av gytesesongen da røya gikk opp, og fisket først forgjeves et par timer med sluk oppover elva. Ikke ett napp – ikke ett vak å se.

Men det ble bedre da vi gikk tilbake til elveosen og skiftet ut slukene med drabelige svenskepilkrocker. Sjøen var nå halvflødd og utover mot topp flod tok vi godt og vel dusinet av fin feit røye i størrelsen 2 – 4 kilo.

Fiskemetoden er ikke god skikk i norske elver, men på Grønland er det fullt tillatt – også i naturparken. Garnfiske er derimot forbudt siden 1976. Før var laksefiske en kjærkommen sport og nyttig matauk både for norske fangstfolk og senere Sirius.



Fiskemengden i flere av de østgrønlandske elvene er utrolige.

Siste sommer det ble brukt garn i Zackenbergelva, 1975, ga en ukes fiske over 1000 stykker røye eller ca 3000 kilo.

Utrolige fiskemengder

Fiskemengden i flere av de østgrønlandske elvene er utrolige og metodene som norske fangstfolk i sin tid brukte for å ta fisken ikke mindre fantastiske.

Det er fisket røye i gamle revegårder, med primitive lyster av bordbiter og femtomsspiker, med Krag Jørgensen not og garn, dynamitt og med hendene. 1949 tok fire mann nærmere 80 tønner sprettet og kappet røye på 11 dager i Zackenbergelva. Det var med garn.

Jørgen og jeg måtte bare motstrebende avslutte vårt fiske da vi omsider hadde lært oss teknikken med å rykke røya. Vi hadde allerede tatt langt mer enn vi kunne spise fersk, og plassen i gummibåten tillot heller ikke større fiskeføring. Tilbake i hytta satte vi en kjempegyrte over



Røykeriet – en tønne nedgravd i jorda, og røykovnen vi fikset opp.

Komfyren og proppet oss utover dagen med kald, avkokt laks.

Resten av fisken tok Jørgen hånd om, flekket og saltet den, mens jeg rensket og fikset opp en gammel røykomn som lå nedgravd hundre meter borte fra hytta.

Neste dag fyrte vi i ovnen og hengt laksen opp i selve røykeriet – en tønne nedgravd i jorda – og utover dagen og neste natt matet vi med mose og lyng. Vi var flittig bortom tønna og lettet på striesekken som var lokk, snuste og stjal oss til å smake på lekkerbiskene som da de var ferdige kunne måle seg med hva som helst av samme slaget.

Er det rart at vi bevilget oss hver vår ørlille Ålbørger?

Bad i sjøvannet

Seks timer og 25 nautiske mil putret vi inn i terrenget – det kjente fangstfolk som Rudi og Antonsen rådet grunnen – mot Moskusheimen, kanskje en av de fineste fangststasjonene på hele



Myggbukta reist i 1928.

kysten. Fangstmann Antonsen – en hardhaus av de sjeldne – overvintret her i hele sju år i strekk uten å være hjemme i Norge.

En vinter da han var ute for å røkte fellene sine, stakk han ved et uhell hull på et øye med tollekniven slik at all øyevæsken rant ut. Men han overlevde det også, både mannen og øyet.

Vi kom til Revet ved 04.00-tida om morgenen og gikk rett til køys. Moskusheimen er navnet på stasjonen og bærer det med rette.

Tallrike skaller, horn og kvite bein ligger strødd rundt i terrenget, og på slettene ovenfor beitet flere flokker på 10 -12 dyr. To gamle beist gjorde det utrygt rundt husnovene da vi ut på formiddagen tørnet ut og ennå bare halv våkne skrittet ut i sola for å lette blæra.

Det gikk ennå på laks. Vi tok flere turer i terrenget og våget oss etter hvert helt inn på de mange flokkene med beitende moskusdyr. Røfft regnet så vi 500 dyr på turen til Daneborg av en stamme på mellom 20 000 og 40 000. Moskusen er for øvrig et nytt dyr i den grønlandske fauna. Da reinsdyrstammen i Nordøstgrønland forsvant i det forrige århundret, kom moskusen trekkende over fra de kanadiske nordishavs-øyene og har siden funnet seg vel til rette på Grønland.

Det er noen underlige skapninger, forresten, som fra en fjern fortid. Når vi kom nær, stirret de langt og dumt på oss, prustet og slo klauver



Vi så mye moskus.

Og horn i bakken, men tok som regel føttene fatt og rømte unna til slutt. En skal likevel ikke være sikker på at det skjer alltid.

Hvalross

Det finnes knapt lenger folk av samme kaliber som fangstmann Hermann Andresen fra Langevåg.

Om han blir det sagt at han en gang tok en moskusokse i ragget og dyttet den i stilling slik at han fikk skutt den. Samme Andresen, som var en kjempe av en mann, skal en gang ha ridd overskrevs på en moskusokse.

Oksen flyktet i vill panikk til sjøs, men det ville enhver ha gjort som hadde Hermann Andresen på ryggen, forteller gamle fangstkamerater.

Vi fikk også se hvalross, men ikke filme den. På Zackenberg gikk jeg på meg et svært beist som lå oppe på sanden og sov. Jeg kom gående i helt andre tanker og trodde først det var en stor stein jeg hadde fremfor meg og hadde tenkt å spasere over den. Skvatt gjorde vi begge, mens jeg hoppet høyt opp i lynget, la hvalrossen til sjøs.

Til slutt nådde vi eventyrlandet

Drømmen om å oppleve Nordøst-Grønland fra eget dekk var gammel. Så tidlig som i 1971 da Øyvind Sandbukt og jeg seilte Norskehavet rundt med «Santho» hadde vi tenkt å seile hele Grønlands østkyst fra Angmagssalik til Scoresbysund og videre til Jan Mayen og Svalbard.

Men tidsnød og vanskelige isforhold gjorde at vi fra Angmagssalik måtte gå tilbake til Island og så nordover til Jan Mayen. Men Scoresbysund og Eirik Raudes Land var ikke glemt.

Samtaler med gamle fangstfolk og flittig lesing av det som er skrevet om landet, gjorde det stadig mer forlokkende, til sist nærmest en besettelse. Jeg måtte oppleve dette veldige landet som en håndfull sambygdingar og landsmenn var blant de første å komme til, og de første å overvintre i.

Det var karer som med sin uforferdede innsats ikke bare skaffet seg en levevei her oppe, men også gjorde internasjonal furore da de i 1931 okkuperte det som var mellom 71 grader 30' og 75 grader 40' under navnet Eirik Raudes Land og sommeren etter Øst-Grønland mellom 60 grader 30' og 63 grader 40'.



Forlatt revefelle.

Danmark brakte okkupasjonen inn for den internasjonale domstolen i Haag der Norge tapte i 1933.

Men ingen kunne benekte fangstrettighetene som disse pionerene opparbeidet, og som ble utnyttet fram til 1959 da den siste norske overvintringsekspedisjonen dro hjem. Og først 10. juli 1977 – få dager før «Santho» smøg seg gjennom polarbaksen og inn til kysten – løp de siste norske særrettighetene ved Øst-Grønland ut.



Det var med høytid vi kom til en ny hytte.

Om bord i «Santho» hadde vi en velfylt kasse med litteratur om landet og mennene som bygget det ut. Det ble flittig lest på frivakter og når anledningen ellers bød seg. Det var derfor med en viss høytid vi kom til hver ny hytte eller stasjon.

Vi kjente navnene på mange av dem som hadde overvintret der. Dramatiske og pussige episoder som var blitt nedskrevet, fikk kjøtt og blod. Det var med andakt vi åpnet ytterdører og steg inn i de trange dunkle stuene med to køyer, en komfyr og et lite bord som eneste møbel.

Det vi hadde lest og fått fortalt ble levende, tiden ble skrudd tilbake, og vi ville knapt blitt forbuset om en skjegget fangstmann i vadmel bød oss på hjemmelaget grovbrød og moskusgryte.

Hvordan det begynte

Blant fangstfolk på Sunnmøre, som hadde drevet sommerfangst på Øst-Grønland, hadde man ofte diskutert om det ikke skulle lønne seg å overvintre på Øst-Grønland.

Dette førte til at skipper Severin Liavåg fikk bygget en seilskute på 37 bruttotonn som fikk navnet «Floren». I midten av mai 1908 begynte en å utruste for turen. Alle forsyninger ble beregnet for et toårig fravær. Man medførte bl.a.



Fjordene var fulle av små isfjell. Santho seiler som en liten prikk i den lange fjorden.

100 hl kull, 40 hl salt, 30 sekker mel, ti sekker poteter samt kaffe, gryn, smør, krydder osv. Man hadde med materialer til to hus, og for å sette skuta på land hadde man gangspill, blokker og stålkabel.

Hver mann – til sammen syv – var godt forsynt med personlig utstyr og hadde et bra forråd med lesestoff som tidsfordriv på uværsdager.

Slik heter det i innledningen til dagboken som styrmann Adolf Brandal skrev fra den første fangstovervintring på Nordaust-Grønland 1908-09. Ekspedisjonen kom velberget gjennom isen og opprettet to hovedstasjoner med fangstområde fra Claveringsøya og nordover til Shannon.

Dagboka til Brandal gir et levende inntrykk av slit og skuffelser, men også av de gleder de første pionerene opplevde i nesten helt ukjent land. Største slaget for ekspedisjonen rammet 12. mai da skipper Liavåg og yngstemann, 17 årige Johan A. Hareide, druknet under bjørnejakt.

Fredag 27. august 1909 var «Floren» tilbake i Ålesund etter endt tokt. «Maa sige, det gjorde godt at se de hjemlige trakter igjen», avslutter Adolf Brandal sin dagbok som er et unikt stykke fangsthistorie. Fangstutbyttet var kanskje ikke så imponerende i kroner og øre: ca. 4000 kr., men de hadde bevist at det gikk an og flere fulgte etter.

Moderne fangsthistorie ved Øst-Grønland begynner med kaptein Rangvald Knudsen fra Tønsberg. I 1889 tok han seg inn gjennom isbaksen med «Hekla», drev sommerfangst på hvalross og isbjørn. Og viste vei for en rekke norske skuter som ikke hadde fått full klappmyssfangst i Danmarksstredet og gikk inn for å komplettere.

Eller det var rene sommerekspedisjoner som fulgte landråken og drev plukkfangst på moskusdyr, bjørn, kobbe, hvalross og laksefiske.

Men de første til å overvintre og bygge hus på kysten ble altså «Floren»-ekspedisjonen.

Den ble etterfulgt i «7. Juni»-ekspedisjonen fra Ålesund som med seks mann overvintret og drev fangst fra Kapp Mary på Claveringsøya og Germaniahavn 1909 – 1910. Deres utbytte ble 5000 kr. Nå skulle det gå hele 12 år før neste norske overvintring i 1922.

Det var under ledelse av skipper Johan A. Olsen fra Tromsøsund som dro over med «Annie 1» og sju mann.

Denne ekspedisjonen etablerte seg i Myggbukta og på Kapp Franklin. De hadde med seg radiostasjon, og fra 14. oktober 1922 ble det sendt regelmessige værobservasjoner fra Myggbukta til Norge. Disse fikk stor betydning for den internasjonale værvarsling.

«Annie 1» forsvant i isen

Johan Olsen og karene hans fikk god fangst, men på vei hjem sommeren 1923 forsvant «Annie 1» sporløst i isen. Også «Ørnen» av Tromsø forliste. Den var sendt ut for å lete etter «Annie 1» og flere av besetningen der omkom. Det var dyrkjøpte skinn og erfaringer de første pionerene fikk med seg.

Den neste ekspedisjon til Nordaust-Grønland var med Nils Foldvik og Hallvard Devold som overvintret fra 1926 til -28. Foldvik-ekspedisjonen innførte hunder som trekkdyr under fangsten, noe norske fangstfolk ikke hadde brukt før.

Fangstterrenget ble utbygget med en rekke hytter – bistasjoner – med tre mils mellomrom der fangstfolkene overnattet når de var ute og røktet fellene.

Det ble bygget i alt 19 hytter, og på denne måten greide ekspedisjonen å drive fangst over et langt større område enn tidligere ekspedisjoner. Resultatet ble deretter, med et utbytte på 243 hvitrev, 44 blårev, 18 bjørn, syv varg og to levende moskuskalver til en samlet verdi av 55 000 kr.

1927 – 29 overvintret Hirdeekspedisjonen og bygget ut det såkalte «Sunnmørsterrenget». Denne ekspedisjonen holdt for øvrig på å bli stoppet alt i starten, forteller den legendariske fangstmann Hermann Andresen fra Langevåg i en artikkel i Polarårboka 1965/66:



Et oljefat har gjort nytten som skinntrommel, og den fungerte fortsatt.

«Vi skrapte sammen så mange penger at vi kom av gårde på et vis. «Hird» var en liten fiskebåt på 48 fot. Vi skulle betale 25 pct. Av fangsten i leie. Vi var alle temmelig uvitende om lover for en slik tur og begynte å ta om bord proviant og utstyr som vanlig er.

Så hendte det at myndighetene fikk greie på det. Vi lå helt ferdig lastet med dekk under vann, da inspeksjonen kom om bord og beordret skuta tømt, for den skulle på land for besiktelse. Det skulle gjøres neste dag. Her var en ting å gjøre, holde gode miner til slett spill.

Vi diskuterte situasjonen og ble enige om å stikke av om natten. Det var da bare en ting igjen å få om bord, og det var medisinkisten. Da vi kom på apoteket for å hente den, viste det seg at den var beslaglagt og ikke skulle utleveres før på nærmere ordre.

Det ble så å sende alle folk ut på forskjellige apotek og kjøpe det nødvendige. Om natten kl. 2 fredag 13. juli gikk vi ut. Det ble stor røre i

Ålesund neste morgen da det viste seg at vi var borte.

Vi fikk sterk kuling til liten storm da vi kom ut, og det så mange ganger kritisk ut med dekkslasten vi hadde. Alle materialene og oljen var på det lille dekket og ruvet i høyde med rorhuset. På tredje døgnet i sjøen måtte vi til å forhale anker og all kjettingen bak på hekken, for materialene hadde trukket så mye vann at skuta stod på ende i sjøen.

Vi kom til Jan Mayen etter 6 døgn. Været var da fint og vi dro i land for å sende telegram hjem. På situasjonen lå det arrestordre på oss – Vi skulle vende hjem. Men når vi hadde sagt A, måtte vi jo også si B. vi gikk videre for Grønland.»

Slik begynte den norske landfangsten på Nordøst-Grønland.

Ingen ble rike

I årene som kom, fulgte stadig flere etter. Nye terreng ble utbygget med hytter og bistasjoner langs en kystlinje som strakk seg over 6-7 breddegrader og rammet noen av verdens lengste fjorder.

Industridrift ble det likevel aldri. På det meste var 40-50 mann involvert med et samlet årsutbytte på 250 000 kr.

Det økonomiske utbyttet sto med andre ord neppe i forhold til innsatsen, men det var ikke den eneste grunnen til at de reiste, selv om drømmen om å gjøre det store kupp med bunter av kostbart pelsverk sikkert lekte i tankene. En annen og like sterk drivkraft har nok vært forlokkende og udefinerbare eventyret som de viste ventet dem i det kalde, men rike landet.

I 1959 var det imidlertid slutt. Det var ikke lenger lønnsomt.

Det lakket også på slutten med vårt sommereventyr. Med fulltallig mannskap om bord sto «Santho» ut Moskusoksefjorden og sørover Keiser Franz Josephsfjorden og inn Kong Oscarsfjorden.

Vi stoppet som snarest i Blomsterbukta for å fotografere hare. De krydde. Tamme var de også – vi måtte nesten trø til side for ikke å tråkke på de sløveste. At de er «sløve» er forresten ikke helt rett.



To harer nyter utsikten over den speilblanke fjorden.

Vi opplevde å se en rev som prøvde å snike seg inn på en hare som satt på en stein og solte seg. Men den som ble lurt på steika var reven. Den kom ikke 20 meter nær steinen, før haren satte av gårde i lange jump og forsvant som en pil mellom steinene.

På vei sørover stoppet vi ennå en gang på Ellaøy hos Siriusfolkene. Vi ble budt på middag og smalfilmvisning om kvelden med bjørn, moskus og lange sledereiser på lerretet.

Jørgen og jeg gikk til topps på den 1400 meter høye Bastionen, mens John og Størk satte sin lit til at Siriuskarene skulle få håkjærring på en line de hadde stående like ut i fjorden.

De hadde fått en fisk dagen før vi kom. Den hang nå til tørk i lenge remser høyt og bjørnesikkert i et stillas for å bli brukt til hundefor til vinteren.

Så takker vi for oss og skulle dra, men den gang ei. For en gangs skyld nektet Sabben å starte. Da



Et friskt bad i en frisk natur.

Jeg skulle gi den startesigaretter, oppdaget jeg hvorfor.

Vi hadde ligget akterfortøyd et par dager, og i den smule uvær vi hadde hatt, hadde bølgene pumpet sjø inn eksosrøret og fylt opp sylindere slik at spruten sto ut da jeg tok ut sigarettpluggene.

Men den sorgen var kort. Vi blåste motoren ren med startmotoren, gjorde et nytt forsøk med tørre sigaretter og fikk start med en gang. Pussig nok hadde vi ikke fått en dråpe sjø i oljen. Vannet hadde ikke lekket forbi stemplene.

Da var det verre med ankrene våre. Det største på 40 kilo hadde vi mistet da vi kom til Ellaøy. En bolt hadde løsnet og bare leggen fulgte kjettingen opp.

Nå var det dreggen som nektet å komme opp med håndkraft, og det måtte winching og tre timers arbeid til før vi omsider fikk den i havflata og fri den for fire bukter med tommetykk stålvire fra gamle sjøflyfortøyninger. Så av sted til Nyhavn og Mestervig for å bunkre opp og så hjem, trodde vi.

I Nyhavn møtte vi igjen «Rundø». I fjorten samfulle dager hadde de forsøkt å komme seg ut pakkisen og hjem, men baksen lå tilsynelatende ugjennomtrengelig like i kysten uten antydning til åpning i noen retning.

Under normale forhold kunne vi fått flyrappporter om isforholdene, men en telegrafiststreik som hadde vart en måned, hadde lammet alle kommunikasjoner.

Hele Øst-Grønland var helt isolert fra utenomverdenen som i hine hårde fangstmannsdager.

Pengenød og matauk

Verst var det kanskje for de mange vitenskapelige ekspedisjonene som etter hvert dukket opp på flyplassen i Mestervig for å reise hjem med fly som ikke gikk.

Felles for de fleste var at proviant og budsjett var oppbrukt, og de hadde ikke penger å betale de 120 kr. I døgnet det kostet for kost og losji på flyplassen mens de ventet på at streiken skulle ta slutt.

Derfor opplevde vi det selsomme syn at professorer, dosenter, studiner og studenter og annet fint folk ble satt til å rydde, reparere og male bygningene på flyplassen.

De jobbet fra åtte til to og hentet lønningene som fast føde i kantinen.

Nærmere hundre slike – nesten hele kontingenten av ekspedisjoner til Eirik Raudes Land i år – var ventende inn til flyplassens og flyplassjefen rev seg fortvilet i håret.

Han hadde sluppet opp for maling og det begynte også etter hvert å skorte på maten. Den sorgen hadde vi ikke på «Santho» - men å begi seg ut i drivisen, fristet ikke.

Nå ble det likevel til at vi bestemte oss for å satse alt på ett kort og prøve å komme oss ut før vi hadde vinteren over oss. Og så gikk det med oss som med så mange større og bedre skuter – vi tapte i kampen mot naturkreftene i skruisen ved Rathboneøya – ett fattig minutt fra redningen – og mistet skuta.

Men med oss hjem hadde vi opplevelsen av landet som vi hadde drømt om og sier:

Farvel «SANTHO» - På gjensyn Eventyret!

Cflow

Controlled

Continuous

Chilled

Careful

Clean

Kontrollsystem som dekker hele fiskehåndteringsprosessen.

Laste- og lossesystemer for effektiv produksjons- og prosessflyt.

Tar vare på fisken og råstoffet for optimal kvalitet.

Design av skånsomme løsninger for fiskehåndterings-systemer.

Hygienisk design, desinfisering og rengjøring

Cflow Takes Care of Your Values!

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

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

 700 37 900

www.aasenbil.com

Med «Vestskjell» frå Vestervika til Vestisen

Det bør bli «velferdsturer» til feltet hver sesong Nødvendig med kontakt mellom heim og fangstfolk



Hvorfor ikke bruke «Salvator» også til dette?

Av Anton Iversen (Sunnmørsposten 2. mai 1964)

-Nei dette er jo bare søndagsværet det, sjøen er så å si en eneste flate, bare med litt store dønninger kanskje. Nei, dette går så fint så --- Det var en av mannskapet om bord på «Vestskjell» som trøstet meg på denne måten, da tankeren tørnet som hardest mot de kraftige sjøene på turen nord gjennom Norskehavet mot fangstfeltet i Vestisen. Dønningene var høye som små hus til sine tider, tankskipet boret seg inni dem, og hele fordekket var begravd av vannmassene.

Tankeren minte mest om en undervannsbåt i overvannsstilling. Sjøspruten kastet seg mot brua, og hele overbygget fikk kaskader av sjø over seg. Men en tankbåt tåler det utrolige. I vårt tilfelle var den lastet til ripa med olje til selfangstskutene, og lå relativt godt i sjøen, men også bare relativt. For hvert angrep som kom rett mot – og en kunne tro at dette går aldri vel – så reiste den seg med baugen høyt til værs igjen. Hele skroget vibrerte og liksom ristet det hele av seg igjen, akkurat som en våt hund etter at den er kommet på det tørre igjen. Slik var det time etter time hele andre dagen i sjøen, båten dukket, reiste seg igjen i rytmiske bevegelser, og til slutt ble en jo vant til dette også.

All respekt for liten kuling

Værmeldingen lød stadig vekk på liten til sterk nordlig kuling, så det var ganske liketil å



«Vestskjell»

forestille seg hvordan det måtte være når det virkelig blåste. Jeg turte ikke en gang å tenke på liten til sterk storm, for ikke å snakke om full storm og orkan. For den slags kan også forekomme i Norskehavet nokså ofte.

En ting lærte jeg: Her etter kommer jeg til å ha all mulig respekt for den tilsynelatende uskyldige tiraden fra værvarslingen i Tromsø og Bergen: Liten kuling fra nord. Der ligger atskillig mer i dette ordet når en er ute til sjøs enn når en sitter trygt i land. Alt er sannelig relativt ja, særlig i år, som han sa mannen under det dårlige sildefisket i fjor.

Bare 5 mils fart

Men stort sett var det godt vær også fra en landkrabbes synspunkt under hele den 540 mil lange turen fra Vestervika i Bodø til selfangstfeltet på 73,25 nord og 2 grader vest. Motvinden reduserte farten de første par dagene, til enkelte tider var den helt nede i 5 mil, enda båten har maskinkraft for 10 mil.

Riktignok skaket det i skroget noen ganger, til sine tider var det vanskelig å komme fra lugaren til messa akterut, og en kveld deiste hele kveldsbordoppdekningen i dørken. Der kom en kraftig sjø på låringa, men for dem som er vant til den slags var det ingen sensasjon. En kan jo ikke surre hverken kopper eller kar, og alt bevegelig måtte være i bevegelse ifølge naturlovene. En lærte seg den ved anskuelsesundervisning, og selv bøker og blad måtte tas vare på.

Møte med Vestisen



Møte med Vestisen var ikke en skarp høy iskant som jeg hadde forestilt meg.

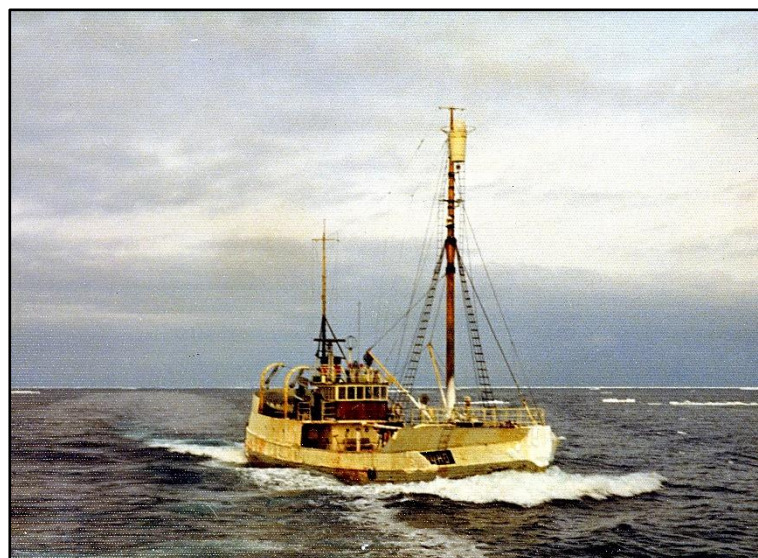
Møtet med Vestisen var så langt annerledes enn jeg hadde forestilt meg. Jeg hadde tenkt meg en skarp høy iskant, nesten som en vanlig brygge, som det bare var å klappe inn til. Men her lå en uendelig flat vidde, med drivende isflak og en tynn sørpeis som et slør over det hele. Speilblankt hav med svake, lange dønninger, men gjennom kikkerten skimtet vi skruingene og isforhøyningene rundt hele horisonten. En kunne nesten tro det var land mange steder, så ujevnt var det.

Tragediens hav

Men slik som i dag har nok ikke Vestisen alltid vært. Alt for ofte har hele dette veldige området vært som et frådende inferno, med storm og orkan som har krevd sine ofre. Jeg minnes 1952 da fem skuter med 78 mann gikk ned. Og 1917 da 7 skuter med 89 mann mistet livet. Mange dystre tragedier, og mange menneskelige lidelser har vært utspilt her gjennom åra. Staute fangstmenn har ofret livet og kraftige skuter har bukket under i kampen mot naturkreftene. Når en ser feltet som i dag, synes alt dette ufattelig og utrolig.

Med tønna i isen

-Ja, vi er heldige, sier ishavsskipper Ludolf Schelderup fra Bodø, som fulgte med som kjentmann og islos. Godt folk får godt vær, sier et gammelt ord, og jeg tenker vi bruker det en dag som denne, legger han til. Men for 12 år



«Flemsøy» var hovedagent for oljeleveransen. Foto frå Harald Johnsen.

Siden var her annerledes ja. Jeg vet om en skute som kom merkelig heldig fra orkanen som herjet den gang. Stormen var så kraftig at skuten krenget over slik at tønna på formasten tok sjøen! Men den reiste seg igjen, kom seg ut i åpen sjø og lenset unna sørover til Island.

Kontakt med «Flemsøy»

Allerede torsdag gjorde vi forsøk på å komme i forbindelse med «Flemsøy», men uten resultat. Derimot hørte vi mange andre sunnmørsstemmer i radio.

Det var trålere på finnmarkskysten og linebåter ved Island. «Flemsøy» var liksom hovedagent for bunkersleveransen. Den hadde fortegnelse over alle skuter som skulle ha forsyninger, og det gjaldt å få posisjonsangivelse så en kunne peile seg inn. Men først fredag etter 8-nyhetene fikk vi skipper Karl Brandals stemme inn på høyttaleren.

Skuta lå på 73 grader og 25 minutt nord og 2 grader vest. Isen var noe opprevet, sa han. Og alt lå vel til rette for overføring av olje.

Riggen og fordekket isbelagt

«Vestskjell» holdt da bare 5 mils fart, men vi regnet med at sjøene ville spakne jo nærmere isen vi kom. Dette viste seg også å holde stikk. Det ble etter hvert smulere sjø, og vi kom opp i 7-8 mils fart ut på dagen.



«Furenak» fikk også olje med oss. Foto Ragnar Thorseth

Men kaldt var det. Alt på fordekket var isbelagt. Riggstagene minte mest om flaggstenger så tilklaket og isbelagt var de.

Kraftige snøbyger feide over himmelen, la seg over dekk og på overbygg og fraus til iskaker på vinduene. Styrmann og lettmatrosen arbeidet på fordekket og klubbet de største isklumpene ned. At de klarte det under slike forhold, var beundringsverdig. Vi andre hadde nok med å holde oss fast på stolene i salongen.

Sol og klar himmel

Men alt bedret seg etter hvert. Lørdagen opprant med strålende sol fra klar, blå himmel og svært rolig sjø. Tankeren holdt 9 mils fart hele formiddagen, og ved 16-tida observerte vi den første ishavsskuta på babord side.

Det var «Furenak» som kom mot oss for full fart, og ikke lenge etter lå den trygt ved styrbord side og svelget olje gjennom tre toms slanger.

Bordingen i åpen sjø hadde en vært mest engstelig for. Men det gikk fint. Og så kom «Flemsøy», «Polaric», «Polhavet» og alle de

andre sunnmørsskutene, 14 i alt og 6 nordnorske for å hente forsyninger til fortsatt fangst. Skjeggbevokste karer med fenderverk og kasteliner klare, åpne spunsehull til spekktankene, for her skulle det ikke ødsles med tiden.

Det gikk utrolig raskt for seg. Så snart en skute hadde bunkret opp, gikk slangen over til den neste, og slik holdt en det gående i ett kjørt i 6 timer.

Som en andemor med ungene

«Vestskjell» lå der som en andemor med ungene rundt seg, og med mat under vingene. I dette tilfelle kalorier til dieselmotorene fra et vidt forgrenet slangenett og pumper.

Det var livgivende innsprøyting i bokstavelig forstand. Det var lyst som om dagen hele kvelden og natta i gjennom. Først klokken 23.30 forsvant sola bare for å dukke opp igjen på en litt annen kant noen få timer etter. Klokka fire kom en rødglødende skive opp i horisonten, og kastet et nesten uvirkelig lys over isødet.



«Svaløy» i solnedgang i Vestisen. Foto Carl Emil Pettersen

Eventyrlig stemning

En eiendommelig, fascinerende og eventyrlig stemning som til en viss grad forklarer den sjeldne kjærlighet som fangstfolk har til dette strøket.

Isen, og arktiske strøk i det hele, har alltid hatt en viss nimbus over seg, og nå etter å ha opplevd stemningen i bare noen få kvelds- og nattetimer,

kan en så godt forstå hvorfor. En blir glad i isen og lengter tilbake.

En oppvikker

For fangstfolka var dette besøket mer enn en vanlig bunkring. Det var også en oppvikker for dem, ja det var faktisk en slags mentalhygienisk prosess. Her fikk de forholdsvis ferske aviser, noe de ikke hadde sett på fem-seks uker. Her kom det folk hjemmefra med hilsener og nytt. Her fikk de snakke med andre enn sine lugarkamerater.

Det var en opplevelse, en kjærkommen avveksling i det ensformige livet med jakt etter enslige «blue back» på isflakene.



Stadig på jakt etter blueback. Foto frå Johan Veiseth

Brev uten konvolutter og frimerker

De visste om oss og hadde forberedt seg. Personlig tok jeg imot omkring 40 brev til familiene hjemme.

Bare noen få hadde frimerker, og ikke alle hadde konvolutter heller. Men det var heldigvis ingen mangelvare om bord i tankskipet, så alle ble hjulpet. Den siste skuten klarte ikke legge inn til «Vestskjell» for dønningene hadde tiltatt i styrke så bording var umulig.

Men kaptein Nils Stamnes på «Vestskjell» visste råd. Vi gikk forover med sakte fart, og så kom «Sjannøy» etter og tok opp slangen som et annet slepetau.

Men hva med brevene som mannskapet hadde gjort i stand til koner og kjærester hjemme? En line ble kastet over til oss med en bunke ufrankerte brev i en fettet pose. Og småpengene



«Sjannøy». Foto frå Ingvald Nupen

til frimerker lå sirlig i posebunnen. De fikk aviser i retur med line.

Det kunne så lett blitt annerledes

-Ja, vi har vært usedvanlig heldige, var Ludolf Schelderups kommentar da operasjonen ble avsluttet søndag morgen klokken 4. Hadde det blåst aldri så lite ville bording i åpen sjø vært totalt umulig. Hadde det vært kuling eller storm, som det jo så ofte er i dette farvannet, ville det kanskje tatt mange dager å bli kvitt oljen. For ikke å snakke om storm, og det som verre er, da ville operasjonen i det hele tatt ikke vært gjennomførlig.

Flaks og dyktighet

Men takket være usedvanlig hell med været, disiplin og presisjon fra mannskapene på ishavsskutene side, og rutinert og effektiv innsats fra offiserene og mannskap på tankbåten, kunne historiens første olje-overføring til selfangstflåten i Vestisen avblåses som hundre prosent vellykket.

Dårligste sesong på 40 år

Fjorårets selfangst i Vestisen ble betegnet som den dårligste på 40 år. Og i år er den enda dårligere, hva skal vi da si? Spurte en skipper vi snakket med.

Nei, i år har det vært elendig. Vi har hatt for godt vær. Vi skulle hatt han fra nord, og mente selvsagt vinden. I stedet har det vært sørvest og sørøst hele tiden. Derfor har det vært umulig å komme inn i isen til selkastene.



«Flemsøy» med isbjørnbesøk. Foto Ragnar Thorseth

Før om åra har det hendt at skutene har tatt opp til 1400 dyr på en enkelt dag, og det meste i år har vært 140 for enkelte skuter. Plukkfangsten har som regel gitt fra noen få og opp til 20-30 dyr om dagen.

Også «Vestskjell» tok fangst

Selve overføringen av olje foregikk midt på fangstfeltet med drivende isflak rundt tankeren og skutene. Og et par ganger kunne vi se «fangsten» i levende live. Den kostbare «blue back» nøt tilværelsen på små isflak like ved oss, helt ubesværet av alt oppstyret rundt seg. Den reagerer ikke nevneverdig på lyder, men luktesans har den!

Men vaktsomme øyne speidet stadig etter «fangst» fra tønna og brua, og i løpet av bare en halv time etter at «Flemsøy» hadde bunkret opp, tok den vel 20 dyr. «Sjannøy» hadde tatt 28 dyr på veggen opp til tankeren.

Ja vi ble ikke helt uten fangst om bord i «Vestskjell» heller. Mens vi ventet på siste båt, som først kom klokken 4 søndag morgen, hadde

vakthavende på brua registrert en liten mørk stripe på et isflak like foran baugen.

Og da var ikke Ludolf Schelderup sein med geværet. Han tørnet ut på et blunk, la an og et knapt lite smell avbrøt morgenstillheten i isødet. Det ble fulltreffer. En av karene jumpet ned på flaket og berget fangsten om bord. Samme prosess gjentok seg like etter, og to stykker blue back lå like etter på dekket.

Kokte selsveiver som nattmat

Og stuerten, Hans Sørvoll, som under hele turen hadde vært så engstelig for om vi fikk selsveiver at han over radio hadde bedt skutene sørge for den slags, fikk nå helt blodferskt selkjøtt i grytene.

Selsveiver rett tilberedt er en delikatesse. Hver skute som fikk bunkers, hadde tatt henstillingen om kjøtt alvorlig, og de avleverte prompte en kasse med det samme de bordet tankbåten. Hele akterdekket var til slutt som en velassortert kjøttbutikk, og allerede lørdagsnatt stod en rykende kjøttgryte på bordet i messa.

Kokte selsveiver smakte fortrinnsvis, nesten som fårekjøtt. Som biff smakte det enda bedre.

Sveivene dumpes

Men det kan bli for mye av det gode også. Kjøttet holdt seg utmerket i naturfrosset tilstand, men jo nærmere vi kom Norge på tilbaketuren, smeltet isen og kjøttet ble bløtt. Sveiventusiastene saltet så langt emballasjen rakk, men likevel lå det en anelig dunge igjen da Lofotveggen dukket opp i sørst.

Kaptein Stamnes ville imidlertid ha rent dekk, dette var jo ingen selfangstskute, og sår i sinn måtte stuerten se på at restbeholdningen ble dumpet over bord.

Kan det lønne seg?

Kan det virkelig lønne seg med bunkers transportert like fra Norge til Vestisen? I år kan en sikkert svare bekreftende på et slikt spørsmål. Med de priser som betales for blue back skinn det ble nevnt 400 kroner, har selv den minste plukkfangst stor økonomisk betydning.

Til vanlig har skutene nok bunkers med når de reiser ut i midten av mars. Men i år har det vært resultatløs kjøring fra vest til aust.



Vestisen kan vere vakker. «Flemsøy» og «Furenak». Foto Ragnar Thorseth

Derfor gikk oljen opp i røyk både i bokstavelig og overført betydning av ordet. Å bryte av hele 14 dager før fangsttidens utløp var derfor ekstra ergerlig.

De dagene som nå er igjen til 5. mai er derfor avgjørende om eksperimentet med tankbåt er økonomisk forsvarlig.

Fangstfolka sjøl var ikke i tvil. De skal i hvert fall stoppe tur, og i de aller fleste tilfeller blir det nok litt for strevet også. Og det trenger de så sårt. Fangstlivet er hardt og slitsomt og krever en sterk fysikk.

Kulden er sjenerende og selv den aller minste vindtrekk svir i ansiktet. Det er vel neppe noen yrkesgruppe som har en så ugjestmild arbeidsplass som fangstfolka i isen.

Vi leste så øyet ble tørt og smått

-Hva gjør man egentlig på en slik overseiling, blir det ikke såkalt fritidsproblem? Jo selvsagt. Med et tilsynelatende uendelig hav på alle kanter, de evinnelige bølgene som torner seg opp foran baugen, og som alle er like, blir det

kanskje litt ensformig når en ikke har fast jobb – slik som mannskapene.

Man spiser og ligger, inspiserer styrehus og bestikk, leser av loggen, hører radio (Vigra kom godt inn hele vegen), og sist, men ikke minst, man «leser så øyet blir tørt og smått».

Eneste virkelige fysiske anstrengelse er måltidene. Så snart frokosten er unnagjort, stunder man merkelig nok til middagen, og slik går det fra måltid til måltid.

Og så drikker man kaffe – kaffe i kannevis, nesten døgnet rundt.

Denne gang var ishavsskipper og reder Ludolf Schelderup fra Bodø det naturlige midtpunkt i underholdningssektoren.

Han er et utall av historier og opplevelser fra sine mange turer i isen. Dramatiske bjørnehistorier og beretninger om spennende jaktturet på Grønland og Svalbard. Om dristighet, vågemot og snarrådighet. Med slikt folk i messa behøver ikke tida å falle så lang likevel.

Ingen Sunnmøring, men kjentfolk likevel

«Vestskjell» er sikkert en av de få båter jeg har vært med som ikke har Sunnmøringer om bord.

Jeg ble nesten skuffet over å ikke høre stammens hyl.

Til gjengjeld var det ikke vanskelig å høre dem på fiskeribølgen nesten hele vegen nordover.

Men skipperen om bord i «Østskjell» er Sunnmøring, trøstet de meg, og det var halvveis på tale at den skulle få denne turen. -Men jeg er godt kjent i Ålesund, sa førstestemaskinist Johan Kristiansen, - og har mange venner der. Var to sesonger med «Breisund».

Og så viste det seg til slutt at nesten alle om bord hadde vært i Ålesund, - og visste både hvor Sankten, - Skansekaia og Borgundvegen var. Schelderup hadde til og med bodd et helt år i Eidsvika, mens «Quest» ble bygget på Søyviknes, så til slutt var det nesten som der bare var Sunnmøringer om bord likevel. Og jeg skulle hilse mye til alle.

Velferdsbåt hvert år

-Slik skulle vi hatt det hvert år, sa fangstfolka da de fikk overlevert pakker med ferske aviser hjemmefra. Selvsagt mente de det ikke alvorlig, de vet av erfaring at slike krav kan man jo ikke stille.

Men hvorfor ikke? Sjøfolkene i handelsmarinen har sine sjømannskirker og sine velferdskontorer i snart sagt alle verdenshavner.

Fiskerne har velferd på Grønland og Shetland, sjømannshjem på Færøyane og Island, og under de store sesongfiskerier langs norskekysten opprettes det midlertidige velferdskontorer i de største fiskehavnene.

Det er faktisk bare selfangstfolka som ikke har «velferd». -Når det gjelder selfangsten på Newfoundland-feltet, er det nok teknisk umulig å få gjort noe, men for Vestisen skulle det ikke være så komplett umulig som det ved første tanke kan synes.

«Vestskjell» gjennomførte turen fra Bodø til fangstfeltet på 5 ½ døgn. Denne gang var det bunkers som var den primære årsaken til turen. Aviser og lesestoff var av sekundær betydning ved opplegget av turen, selv om det også var kjørkommet nok.

Nødvendig med kontakt mellom far og familiene

Staten ofrer store summer på velferden både for sjømenn i handelsflåten og for fiskere i fjerne farvann. Hvorfor da ikke ofre en liten sum av dette til en «velferdstur» til Vestisen mens fangsten foregår der? Med en noenlunde fast avreisedato kan familiene heime få sendt brev og gaver til sine kjære oppe i isødet – personlige hilsener med alt nytt hjemmefra. Personlige problemer kan legges frem for ektemannen eller kjæresten, - og fangstfolka på sin side kan få gitt livstegn ifra seg, mer personlig enn de korte å tørre, - men likevel viktige ordene: Ankommet isen, alt vel.

Også fangstfolka i isen har rettmessig krav på sin del av de penger som blir som blir ofret til velferdsformål av det offentlige, så tanken om en slik «velferdstur» som «Vestskjell» nå faktisk har gjennomført bør derfor overveies og gjennomføres.

«Salvator» som jo er stasjonert på feltet, bør også kunne ta seg av dette. En slik gjensidig kontakt er også av den aller største psykologiske betydning for begge parter.

«Vestskjell» leverte 233.000 liter olje til skutene denne turen.

Plukkfangst:

Teller og merker sjøpattedyr

Norsk Polarinstituttt får tillatelse fra Sysselmannen til å fly ned til 500 fot over nyoppdagede liggeplasser for hvalross i sommer. De utfører jevnlig telling av hvalross på kjente liggeplasser på Svalbard. Forrige gang det var en telling av hvalross var i 2012. I år ønsker forskerne å kombinere dette med telling av hvithval rundt øygruppen. Hvithvaltellingen blir den første i Svalbard-området.

I tillegg har Christian Lydersen ved Norsk Polarinstituttt fått tillatelse fra Mattilsynet til å merke og ta prøver av inntil 10 steinkobber, 10 ringsel, 10 hvithval, 20 grønlandshval, 10 finnhval, 10 knølhval og 10 vågehval i perioden 1 juli i år til 1. juli 2019. Formålet er å få mer kunnskap om hvordan klimaendringene påvirker områdebruk og diett for de ulike artene. (Svalbardposten 24.05)



Polarstar kjem heim

Er du ein av dei mange som er innom Ishavsmuseet si heimeside eller følgjer Ishavsmuseet på sosiale medier, har du truleg fått med deg at «Polarstar» kjem heim til Brandal 26. august 2017.

Etter tre og eit halvt år med restaurering i Polen er det altså endeleg klart for heimkomst. På Ishavsmuseet tykkjer vi dette er ei så stor hending at vi vil markere og feire dette tre dagar til ende.

Er du av dei mange «Polarstar»-venene, og dei veit vi det er mange av, bør du sette av helga 25.-27. august for eit Brandalsbesøk. På museet får vi stadig førespurnadar av spente Polarstarvenner som vil ta turen. Vi har stor tru på mykje besøk desse dagane, og museet vil verte utvida med stort telt i tilknytning til museet.

Bok om Polarstar

Til «Polarstar» sin heimkomst har Ishavsmuseet laga bok om denne sagnomsuste skuta. «Polarstar» som var Noregs første selfangar i stål.

Kanskje ein av dei mest kjende selfangarar gjennom tidene. «Polarstar» som var av pionerskutene på oljeleiting, skuta som hadde nær 10 år som sysselmannsskute, ho var av dei første turistbåtane med vekesturar på Svalbard, og naturlegvis alle dei turane på selfangst frå 1949 til 1998.

Med «Polarstar» kom også fryseri om bord og spekkmaskiner på land. Det sparte mang ein selfangar sin rygg når det ikkje lenger var naudsynt å spekke om bord.

Det er Gunnar Myklebust, Johannes Alme og Webjørn Landmark som har fått i stand boka om «Polarstar», og det er Ishavsmuseet som gjev ut. Boka skal lanserast fredag 25. august under «Mens vi ventar på Polarstar»-kveld på Ishavsmuseet.

Dei 500 første som kjøper bok vil også finne ei musikalsk overrasking i boka. Etter boklanseringa vert det middag i museumskafeen, og vi vonar mange «Polarstar» veteranar vil bruke kvelden til å mimre over turar med skuta. Det vil også verte musikalske innslag utetter kvelden.

Song til Polarstar

Per Arne Brandal var mannskap på «Polarstar» midt på -70 talet. Sidan har han vore ein dyktig komponist og erfaren musikal. Per Arne har på oppdrag komponert Polarstar-valsens, som også vert urframført under «Polarstar» sin heimkomst.

Men det er altså laurdag 26. «Polarstar» atter rundar Kvitneset og kjem til kai ved Ishavsmuseet.

Her vert det program både på kaia, om bord i skuta, og i teltet ved museet. «Polarstar» vert opa for dei som vil sjå det fantastiske arbeidet som er lagt ned i restaureringa både laurdag og heile søndag.

Laurdagskvelden spelar Five Beats opp til dans i museet. I tillegg til opa skute heile søndagen, vert det trekkspel på luka og film om «Polarstar» i museet sin konferansesal.

Vi håpar det er mange som vil finne vegen til Brandal desse dagane for å beundre denne ishavets stoltheit. Alle er hjartans velkomne, og spesielt ønskjer vi tidlegare «Polarstar»-mannskap velkomne. (Følg med i pressa og på Ishavsmuseet sine nettsider for nærare klokkeslett og program).

God start på sesongen

Når vi no er i midten av juni har Ishavsmuseet så langt hatt ein god start på sesongen. Svært mange bussgrupper har vitja museet, men også stadig fleire turistar frå inn og utland, og skuleklasser finn vegen til museet.

I mars arrangerte Ishavsmuseet tradisjon tru avseglarfest i museet. I år i samarbeid med Sjøborg kino og Kokofilm. Sjøborg hadde premiere av selfangstfilmen «Ishavsblod», og etter filmframsyninga var museumskafeen fylt til randa. På menyen stod sjølvstekt selbiff.

NRK synest dette var så spanande at det vart også innslag på Norge Rundt.



Avseglarfest. NRK Norge Rundt gjere intervju med veteran og førstereis. Veteran Ottar M. Brandal og førstereis Kristoffer Neset. Knut Selvåg spelte trekkspel

31. mars var det klart for årets «torskemølje», og Johan Ottesen heldt eit flott foredrag om «Båtar i Hareid».

28. april var det boknasild som stod på menyen då Rolf Hanaa hadde foredrag og bokpresentasjon om «Kings Bay 1916-2016. Fra gruvedrift til forskningsbase».

Godt oppmøte var det på begge desse Polarkveldane. Stueren hadde på førehand bokna over 300 silda, så her var det rikeleg mat til alle som ville ha.

Opning av heis for rørslehemma

Søndag 23. april kunne endeleg Ishavsmuseet invitere til opning av begge personheisane som i løpet av vinteren har kome på plass ved museet.

Same dag var det markering av sesongstart ved museet. Etter at styreleiar Trygve Holm hadde ønskt alle dei frammøtte velkomne, fekk Stortingsrepresentant Oskar Grimstad æra av å stå for den høgtidsame opninga. -Han blir merka for resten av livet for den jobben han har gjort for å skaffe museet heis, sa Trygve Holm om Oskar Grimstad.

Grimstad fekk fleirtal med regjeringskameratane sine om å løyve 2.5 millionar kroner til å bygge dei to heisane.

Han understreka at han ikkje var heilt åleine om jobben, og takka også Annika Brandal som



Heisopning. Styreleiar Trygve Holm (frå høgre) held godt fast i snora, medan Oskar Grimstad klipper. Bjarne Hildre avduka namneskiltet på heisa.



hadde fått med seg også Venstre til å støtte forslaget frå Oskar om å løyve pengar til heis.

I helsingstalen sin skrytte Grimstad over Ishavsmuseet og det viktige arbeidet som vert gjort der.

Rise Bygg har vore hovudentreprenør på heisene, og overrekte blomar til formann i byggenemnda Jens Peder Brandal.

Han fortalde også kor han brenn for selfangstnæringa og historieformidlinga som museet gjer.

Han hadde også trua på at selfangstnæringa vil ta seg opp igjen.

Før første «heisaturen» fekk Bjarne Hildre avduke namneskiltet på heisa: «Løftingen», etter ei av skutene til Peter S. Brandal. Hildre har sitte i rullestol siste åra, og har lengta etter å få kome opp igjen i etasjane til Ishavsmuseet. Han fekk vere med første turen i lag med Oskar Grimstad, Trygve Holm og Ragnar Thorseth.

Strandrydding

På strandryddedagen 6. mai fekk Ishavsmuseet stor fint besøk og hjelp til å rydde stranda nord for museet. Takk til Kultur- og Frivillighet Minister Linda Hofstad Helleland og Hareid ordførar Anders Riise for flott ryddejobb.



Kulturminister og Ordførar etter vel utført ryddejobb.

From Geology to Human History

I slutten av oktober vart Ishavsmuseet ein del av det internasjonale polare nettverket «Polar Museum Network».

I tillegg til fleire museum er også fleire viktige universitet medlemar, for eksempel, amerikanske Yale University og United Kingdom Heritage Trust Cambridge frå England.

Gjennom nettverket fekk Ishavsmuseet tilbod om å delta på kurset ICE101 «From Geology to Human History».

Beathe Holstad ved Ishavsmuseet var den einaste frå musea i Noreg som melde seg på og fullførte kurset. Kurset var i regi av Victoria University of Wellington, New Zealand. Kurset hadde ei varigheit på fem veker, der ein har undervisninga via You Tube, i tillegg til litt ekstra kursmateriale, forum og testar før det endelege resultatet.

Totalt var det over 5000 studentar frå heile verda som deltok. Dei fleste deltakarar var i frå landa rundt Antarktis, New Zealand, Australia og Chile, og nokre frå andre sida av jorda, Canada, Noreg og Russland.

Gjennom kurset lærte ein mykje om geologien til Antarktis og om dei første som oppdaga Antarktis. Antarktis som har så kaldt klima no, hadde ein gong eit varmt klima, og dinosaurane har levd der.

Til hausten er det naturleg nok «Polarstar» sin heimkomst som vil vere største hendinga ved museet, med det vil også kome fleire Polarkveldar.

Først ut er Thor Bjørn Arlov 22. september og der etter kjem Oddvar Svendsen 13. oktober. Svendsen kom nyleg med boka «Eirik Raudes Land», og det er denne han vil presentere og fortelje frå når han kjem til Brandal.

Lutefiskkveld vert det naturlegvis i år også, og fredag 3. november er Ishavsmuseets Venner klare med årets lutafisk.

Den årvisse populære julemessa går av stabelen 18. og 19. november.

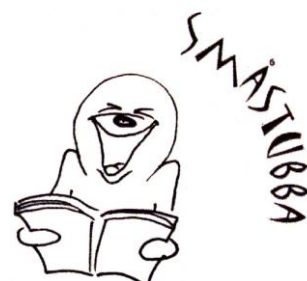
Store – Kvien

V/ Helge Ødegård

«Isflora» vart forlengd og fekk motor sommaren 1939. Den vart då utrusta for torske tur

til Vest-Grønland. Dei låg i Ålesund og rusta ut for denne turen. «Kvitungen» med «store – Kvien» som skipper kom å la seg på sida med «Isflora». Då spratt Richard Larsen ut på dekk og skreik:

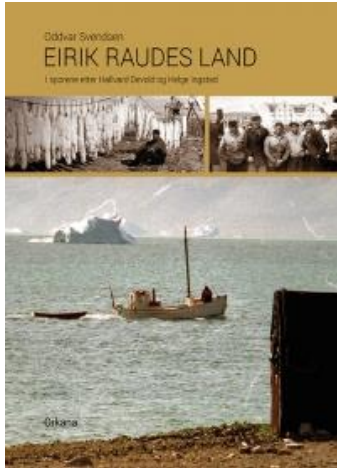
Gå vekk med dei småskutan, dei ligg no her berre å gnage og gnage. Det var ikkje meir enn «Store – Kvien» tolte denne spøken, men etter ei stund kom det med eit stort sukk: Ja, vi skulle ha vore forlengt vi å.



Ny polarbok:

«Eirik Raudes Land»

I sporene etter Hallvard Devold og Helge Ingstad



Nordøst-Grønland var på 1900-tallet fangstterreng for norske og danske fangstfolk, her stod en av Norges arktiske værstasjoner, og her ble Eirik Raudes Land til da Hallvard Devold heiste det norske flagget og erklærte

området for norsk i 1931.

Helge Ingstad ble oppnevnt som sysselmann og ivaretok norske interesser fram til Haag-domstolen i 1933 ga Danmark råderett over hele Grønland.

75 år etter anneksjonen reiste historiker Oddvar Svendsen rundt i Nordøst-Grønland sammen med okkupanten Devolds barnebarn, filmregissøren Leiv Igor Devold. Med på ekspedisjonen var også Geir Bye som skipper og Grzegorz Korczak som fotograf.

Boka avdekker historiske begivenheter i et område som en gang stod i sentrum for norske, polare interesser, og den bringer ny kunnskap om Hallvard Devold, økonomen som ble polar eventyrer og nasjonal helt i 1930-årene, men som havnet i det ytterste mørke etter andre verdenskrig.

Boka er en reise i tid og rom i Eirik Raudes Land slik det bestod av fangstfolk, eventyrere og okkupanter.

Forfatter Oddvar Svendsen er dr. art. i historie fra UiT Norges arktiske universitet.

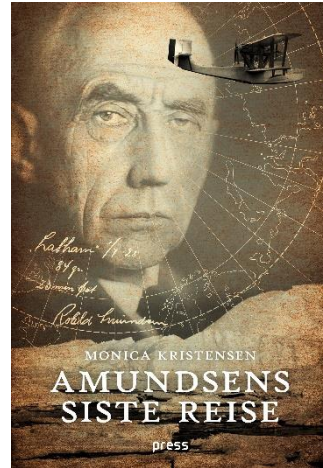
Han er bosatt med sin familie i fjellandsbyen Grindel ved Basel i Sveits og arbeider som frilans historiker og bygdebokforfatter.

13. oktober kjem Svendsen til Ishavsmuseet

Ny polarbok:

Monica Kristensen

«Amundsens siste reis»



Den 25. mai 1928 havarerte Umberto Nobiles luftskip «Italia» på vei tilbake fra Nord-polen til Svalbard.

Det ble begynnelsen på en av de største og mest sensasjonelle redningsak-sjonene i polarhistorien. Snart sendte alle statsmakter som ville

hevde seg i nordområdene ut ekspedisjoner for å finne de overlevende på isen.

En hel verden fulgte dramaet. Bare én mann manglet: den gamle polarhelten Roald Amundsen.

Utestengt av diplomatiske intriger, gikk han igjen sine egne veier. Den 18. juni steg han ombord i det franske sjøflyet Latham i Tromsø. Tre timer senere, underveis mot Bjørnøya, kom siste livstegn fra Roald Amundsen.

Basert på et unikt kildemateriale tegner Monica Kristensen et dyptgripende psykologisk portrett av den aldrende Amundsen – ikon ute, ruinert helt med falmet status hjemme. Med polarforskerens etterrettelighet og thrillerforfatterens sans for plot og dramaturgi følger hun sporene inn i isødet for å finne svar på gåten: Hva skjedde med Latham? Hvordan endte Amundsens siste reise?

Begge bøkene er naturlegvis å finne i Ishavsmuseets polarbokhandel.

Besøk også netthandelen på Ishavsmuseet sine nettsider for å sjå det store utvalet av polarbøker.

«Nordholmen»

Av Helge Ødegård

Såg «Nordholmen» på nesten «turre» land i «Møre Nytt» for ei tid sidan. Eg var klar over at «Nordholmen» enda sine dagar i Pentlandsundet. Men det er første gang eg har fått kjennskap til korleis forliset skjedde. Har alltid trudd dei navigerte feil og køyrde båten på eit skjer.

«Nordholmen» vart på ein måte «min» båt, eg var ung då eg kom om bord der og når ein er ung fester minner seg. Eg kom om bord der som lempar/dekksmann. Dette var under krigen 40/45, «Nordholmen» dreiv sildefiske om vinteren og fraktfart resten av året. Dette med fraktfart var mest for å halde båten unna den tyske «vernemakta».

Svært mange av norske fiskebåtar vart rekvirert av denne makta. Mange av desse båtane vart utrusta med kanoner og vart tyske marinebåtar, andre av fiskebåtane gjekk med proviant og andre forsyningar for den tyske hermakt. Fraktfart gav nok ikkje det store overskot til reiarlaget, men båten var i sving.

Vi var også to haustar på feitsilda med bruket til «Bjørnøy». Anton Standal var skipper dei turane. Vi fiska det som vart kalla kril, småsild så lang som ei fyrstikke. Dette var nok rovfiske av verste sort. Men her nytta det ikkje å krangle med folk nordfrå, vi søringar var mykje vere, vi tok både egg og ungar. Vi tok silda før den fekk gyte.

Eg var hjelpemann i maskina og dekksmann nokre månadar, men så mønstra assistent, (Lars Liadal), av og eg fekk denne jobben. Maskinrommet på «Nordholmen» var som vanleg på fiskebåtar på den storleik. Ei stimkjel med to fyrgangar, ei compundmaskin på 150-160 hestekrefter.

Båten heldt vel litt over 8 knop, men vi kunne presse den til noko meir. Det hende vi hadde litt meir trykk på kjelen enn det sikkerheitsventilen var regulert til. Odin Engeset var fast maskinist

på «Nordholmen», men han var om bord berre på storsildfisket. Så på fraktfart hadde eg forskjellige maskinistar som sjef. Elling Myklebust var der ein sommar, Sigurd Holstad, Bernt Barstad og ein eg ikkje huskar namnet på. Eg var om bord på «Nordholmen» til 1945, då vi kom til England kom eg over til andre større båtar.

Eg kom atter om bord i «Nordholmen» som maskinist, motor no. Det var då motoren kom om bord at Knut Grønnevet kom med denne kjende replikken «Dei får det fint no maskinistane, eit hol å smørje og eit å tenke på». Siste gongen eg såg «Nordholmen» var ein gang eg reiste med hurtigruta til Florø, då låg «Nordholmen» til kai i Måløy.

Eg måtte naturlegvis om bord, og var rundt heile båten ikkje minst i maskinrommet. Det meste om bord var som før.

Eg er litt uviss på kvifor «Nordholmen» fekk motor, Knut Grønnevet meinte det var lite lønt å modernisere og koste mykje på gamle båtar. Langt betre å koste ny båt, då fekk ein båten som ein ville ha den. Men her kom nok økonomi og andre ukjente ting til.

På hausten då «Nordholmen» låg på verkstad, (Liaaen), var det ofte berre Knut Grønnevet og eg om bord, så då fekk eg ofte litt lærdom. Eg fekk også oppleve at båten vart litt forbetra etter som økonomien vart betre. Skipperen sette nok mest pris på balanseroret, fiskarane fekk faste blokker i keisinga i staden for kasteblokker. Det var ikkje heilt ufarleg å passe kasteblokka når notbåtane skulle opp.

I 1943 hadde båten full klasse, og låg på Liaaen frå våren til hausten. Lugaren vart reven ut og rustbanka. Då dei monterte på plass att kom der ei tverskipskøy fram i skarpen. Det var fyrbøtaren sin køy, det var nesten som å få eigen lugar. Der var mykje mindre støy enn den køya rett ned for leideren. Akterut var der fire lugarar, halve køya til stuerten gjekk inn i lugaren til maskinisten og halve køya til bestmannen inn til skipperen. Ein svært god utnytting av plassen.

«Nordholmen» hadde eit lite rom bak keisinga, var nok brukt som agnrom. «Nordholmen» slengde hardt på akterenden, ein gang båten gjekk ut frå Ålesund var der litt sjø utanfor Runde. Heilt plutsleg tok båten ei kraftig overhaling så maten på messebordet for i dørken, osten forsvann heilt ut til byssa.

«Nordholmen» til England 1945

Krigshandlingar på kysten av Noreg hadde hardna mykje til ut over sommaren og hausten 1944. Der var ofte fly angrep på skip og mindre båtar, sjølv mindre rutebåtar vart angripne av fly.

Folk som skulle delta på sildefiske vinteren 1945 følte seg utrygge, meir utrygge enn dei hadde følt seg krigsåra før. Før var det minefaren vi hadde frykta, kan ikkje huske vi frykta angrep frå fly. Så det var fiskarar som ikkje ville delta på sildefiske vinter 1945, dei sa opp «roma» sine. For nokre båtar var det ikkje så lett å skaffe folk nok denne vinteren.

«Nordholmen» vart utrusta som vanleg, men der var mange nye fjes å sjå då fiskarane kom om bord. Ja, sjølv akterut var der nye folk, Odin Engeseth, maskinisten, tok fri, Bernt Barstad kom om bord som vikar for Odin. Elles var som vanleg: Knut Grønnevet skipper, Karl Halse bestmann, Johan Halse stuert. Bjarne Sætre som fleire år hadde vore notbas på «Nordholmen» skulle om bord i «Senior» som bas, derfor skulle vi ha Magnus Hatløy frå Karmøy som notbas denne vinteren. Magnus Hatløy hadde med ein mann som lettbatroar. Der var ikkje motor i lett båten den tid, 2 mann rodde lett båten når basen skulle leite etter sild. Ekkolodd og slikt hadde vi nesten ikkje teke til å snakke om.

Det er nok litt feil å sei «Nordholmen» vart utrusta som vanleg. Det tok til å verte vanskeleg med mat, så vi som skulle bli med «Nordholmen» måtte ha med poteter. Eg huskar ikkje om det også var andre ting vi måtte ha med.

«Nordholmen» hadde også fått ei ny not, (brukt 42 famnar om eg huskar rett), det var «Langvin»

rederiet som selde ei not som var lite brukt. («Langvin» vart bomba i 1940 og låg til reparasjon på Liaaen heile krigen). Proviant fekk vi sikkert om bord det rasjonen sa vi hadde rett på. Litt proviant kom også om bord via svartebørsen, på veg sørover var vi innom Syvde og då kom der om bord ein halv okse. Så vi kom ikkje til å lide naud denne vinteren heller, vi hadde kjøt, fisk og sild ville vi få, ein flink stuert var på plass.

Båtar med motor hadde litt vanskar med å få olje. Den oljen dei fekk var nesten farleg, det tende nesten like lett som bensin. Men kol som «Nordholmen» brukte var det nok av, men mykje av kola var av svært dårleg kvalitet.

Då vi bunkra kol i Ålesund snakka vi litt med kranføraren og stakk til han ei eske sigarettar, eg røyke ikkje, men hadde tobakkskort.

Kranføraren slapp grabben ned i det lageret som den tyske marine rekna som sitt. Vi fekk fyrsteklasses kol, utruleg kva godar nokre sigarettar kunne gi dei krigsåra. Kolbaksane var fylte og vi fylte også ein av midskipsbingane med kol, var ikkje sikker vi fekk kol seinare på vinteren.

25. januar 1945 var vi på veg sørover. Vi skulle gå til møtest med DS «Sjøglimt», hadde med Magnus Hatløy, (notbasen). Det var ikkje slik som no at rutebåtar gjekk og kom, nei alt var usikkert.

Men avtalen var at Magnus skulle kome nordover med «Sjøglimt», eg trur bror til Magnus, (Harald), var notbas på «Sjøglimt». Vi hadde også med ein fiskar, (Steinar Liland), som skulle om bord i «Sjøglimt».

Alt dette var avtalt på forhand, men nå kom ikkje Magnus Hatløy nordover med «Sjøglimt», han kom med «Vågholm». Det hadde nok skjedd ein eller anna missforståelse. «Nordholmen» og «Vågholm» møtte kvarandre i Rautingsundet, om bord til oss kom notbasen og ein fiskar.

Men vi vart ikkje kvitt Steinar Liland som skulle om bord i «Sjøglimt», så han fekk gratis tur til England i staden for sildefiske vinteren 1945.

Rart korleis ein liten ting kan forandre saker og ting.

Vi hadde ankra opp der i Rautingsundet, vart liggjande der ei stund, skipperen ville gjerne høyre vêrmelding før vi tok laust. Det vart også lytta på nytt frå London, heilt ulovleg.

For å få radioen utlevert måtte skipperen skrive under på papir der han lovde å ikkje lytte på London.

Men det var naturleg nok «fiskeribølgja» som vart nytta mest. Nå vart det meldt om sild på innsig i Bulandet. Varpankeret kom opp i ei fart og med full fart i maskina nordover til Bulandet. I staden for den indre leia, gjekk vi ytre, ut om alt. Det var kortare å gå ytre enn den indre leia. Dei fleste av fiskarane gjekk nok til køys for å vere utkvilde til det store «sildeslaget» vi venta på om nokre timar.

Men ut på kvelden fekk folk på dekk sjå nokre skuggar, nesten ut i horisonten. Det var klart fint måneskin, så vi såg der var noko, men kva? Var det tyske «snellbåtar», eller var det allierte motortorpedobåtar?

Vi såg desse båtane ei stund, men så kom alle tre båtane mot oss frå kvar sin kant. Ein av båtane kom nesten på sida av «Nordholmen», der kom eit spørsmål og det kom på norsk: «Er der tyskarar om bord?», svaret var naturlegvis nei. Så kom denne båten så nær at dei kasta om bord til oss tobakk og brød, (loff). Der kom også spørsmål om vi hadde brennstoff nok til Shetland. Med mange tonn kol på dekk var det ikkje lett å svare nei på dette spørsmålet.

Dei tre båtane la seg nesten på sida av kvarandre og hadde nok ein liten konferanse. Så kom ein av båtane tilbake til oss, og la heilt på sida denne gangen.

Nokre marinefolk hoppa om bord til oss, vi stod der fram på dekk og forstod lite. «No veit dykk vel kva som skal skje», sa bestmannen, (Karl Halse), vi såg vel litt uforståande ut vil eg tru. Men så kom dette, «Nå skal vi til England, karar».

For oss unge var dette nesten som å vinne det store lodd. Vi hadde lengta etter ein slik tur lenge, no kom dette som ei gåve, heilt uventa.

Men for dei eldre gifte karane var ikkje denne budskapen like velkome. Der gjekk nok nokre tankar heim til kone og barn. Dette slapp vi som hadde berre ei sjel og ei skjorte, for oss var dette eventyret vi hadde lengta etter i mange år.

Kursen vart sett mot Shetland, og vi fekk nok kursen av den fenriken som kom om bord til oss. Få båtar har nok gått ver Nordsjøen med så god eskorte, ein MTB forut og ein på kvar side. Tyske marinebåtar var ikkje å sjå, heller ikkje tyske fly.

Desse MTB ane kunne også bite godt frå seg, kunne fyre av fleire tusen skot i minuttet. Vi fekk litt vanskar, den minste fart på dei tre marinefartøya var 9 knop «Nordholmen» kunne vel klare 8,5 knop. Men vi hadde ei råd, meir trykk på stimkjelen. Vi sette opp trykket med 20 pound og då fossa «Nordholmen» av garde med 9 knop. Skipperen sende to mann til hjelp i maskina, ein til hjelp for maskinisten og ein til fyrbøtaren. Vi i maskina var glad for litt hjelp, det var hard fyring når maskina gjekk for fullt og vel så det.

Vi var glad for gode kol, og angra ikkje på dei sigarettane kranføraren fekk. Nå fekk alle nok tobakk, god gamaldags tobakk som dei hadde lengta etter i mange år. Vi som var i maskina hadde god kontakt med dei meinige marinefolka, dei var ofte innom maskinrista og varma seg.

Det var cirka midnatt då vi gjekk ut frå norske kysten. Nordsjøen låg som eit fjellvatn, få gangar eg har sett Nordsjøen så blid. Vi såg Shetland før det vart mørkt den 26. januar, kl. 21 låg vi fortøydd Lervik. Første natta låg vi om bord, neste dag vart vi tekne i land og innkvarterte i ein interneringsleir. Marinefolk overtok båten den tid vi var i land på Shetland, men det var ikkje mange dagar.

Der var mange spørsmål som var stilte der i denne leiren, men det gjekk på engelsk. Berre å tilstå, framande språk var ikkje vår sterkaste side. Heldigvis hadde vi Karl L. Halse med som fiskar, han var utdanna som kaptein. Karl L. Halse hadde lang fartstid utanriks, og var god i

engelsk. Litt merkeleg, Karl L. var kapra av ein tysk raidar under krigen. Kom til Frankrike, vart send heim til Noreg over Tyskland. No kapra igjen, over til andre sida av krigen. Karl L. var ein god mann å ha med. Der i denne leiren var der eit eldre ektepar frå ei øy i Helgeland. Mannen var komen i «søkelyset» for illegalt arbeid. Dei var tekne over til England, begge to. Nå hadde dei som ein jobb der i denne leiren.

Mannen kom med mange praktiske opplysningar vi fekk bruk for seinare, vi fekk vite om det som venta oss seinare. Det var «Canon Park» og «Patriotskulen», dette var plassar der alle som kom til England under krigen vart granska.

Men det hende noko meir der i leiren, plutsleg stod Ragnvald Myklebust utanfor porten og ville snakke. Eg har litt tvil om dette var heilt lovleg, men Rangvald fekk snakke så mykje han ville. Han fekk vite mykje og vi fekk vel også vite mykje.

Ragnvald reiste over til England våren 1941, han og Svein Sætre reiste saman, Svein krigsforliste og miste livet. Ragnvald var no om bord på ein av dei marinebåtane som ofte hadde turar til Noreg.

Vi fekk også snakke med Gisle Myklebust, han var også med i denne Shetlandsgjengen. Gisle Mykjebust var i Vesterisen 1940, kom til Tromsø og vart mobilisert til marina og reiste til England då styrkane i Nord-Noreg kapitulerte. Dette var for oss eit uventa møte, vil nok tru det var uventa for Ragnvald og Gisle også. Dei hadde nok ikkje venta å sjå «Nordholmen» på hamna i Lervik i januar 1945.

Krigen var ikkje slutt ennå, men vi såg det verste var over. Rangvald fekk ein tur til Noreg seinare, han skreiv brev til Laurits Grønnevet og fortalde om «Nordholmen» og at alle om bord hadde det bra.

Det var klart «Nordholmen» var sakna, der kom ikkje livsteikn frå oss. Båtar fekk sild og melde inn sild, men ikkje «Nordholmen». Så folk trudde det verste, båten hadde gått på ei mine var det dei fleste trudde. Der var ein garnbåt frå Karmøy som såg vi vart tekne, men dei våga ikkje å fortelje noko. Dei hadde hatt litt å gjere med

Gestapo før, så dei var redde. Så dei heime ante ingenting om oss før dette brevet frå Ragnvald kom til Vartdal. Laurits Grønnevet fortalde at han stengde postkontoret ei stund då han opna og las dette brev frå Ragnvald, (L. Grønnevet var postopnar på Vartdal).

Eg vil tru budskapen i brevet gjekk fort til alle som hadde slektningar om bord i «Nordholmen». Brevet var postlagt i Fosnavågen, så Ragnvald hadde nok hatt ein tur til Sunnmøre.

Vi var i denne leiren nokre dagar, så kom vi om bord i båten igjen. Det var visstnok bestemt vi skulle til Bukcie i Skottland. Vi hadde norske marinefolk om bord, til eskorte hadde vi ein av dei nye skipa som var bygd til fiskerioppsyn. Var det «Nordkapp», eller var det «Norkynn»? Turen til Bukcie var utan problem, vi maskinfolka og dei på dekk hadde vårt daglege arbeid.

Marinefolka var stort sett passasjerar, men var nok med som vakter. Vi la «Nordholmen» frå oss der i Bukcie, og vi var nok litt uvisse på kva framtida ville gi oss. Trur vi var klar over vi skulle til London for gransking, der var spionfare også i England. Vi tok tog frå Bukcie til London, kan ikkje huske at vi bytte tog, det var nattog vi hadde.

Kom til London på morgonkvisten huskar eg. Så var det rett til Canonpark, dette var ein stor leir. Det var snakk om mange hundre mann der, mange nasjonar. Der var også mange norske, ein norsk student var tolk. Men eg trur det er rett å sei Karl L. var betre i engelsk enn denne studenten, men det var «no problem».

Vi låg i store salar, er litt vanskeleg å huske kor mange senger der var. Men trur vi mannskapet frå «Nordholmen» stort sett låg i same salen. Der var velferdsoffiser, så vi hadde det nok bra, men vi sakna fridommen.

Maten var nok litt annleis enn det vi var vant med, men ikkje vond. Der var litt lange køar når så mange skulle ha mat til same tid, og gjekk litt fort unna når jentene la maten på tallerken. Der var ei jente som alltid røkte. Jenta hadde aldri tid til å slå oska av sigaretten, så var du uheldig å få maten din når oska datt kunne oska hamne rett i

maten din. Ikkje heilt som det skulle, men ---. Der i den leiren kan eg ikkje huske avhøyr. Vi var ei tid i denne leiren, men etter kvart kom vi over til Patriotskulen. Der vart vi og avhøyr, det var engelske offiserar som kunne norsk som stod for avhøyr.

Der var også norske offiserar som deltok stundom. Skipperen var spurt om han kunne garantere for alle, «Eg har kjent alle frå dei kom ut frå hølet», svarte han. «Dei er reine alle saman». Men vi måtte bli der nokre dagar, same kva skipperen sa.

Men til slutt var vi alle ute og fri, men fri og fri. Alle frå «Nordholmen» vart innkvarterte på Shaftesbury Hotel, dette var eit eldre noko nedslite hotell. Trur dette hotellet var kjøpt av norske myndigheiter for at sjøfolk og soldatar/marine folk skulle få husly dersom dei var i byen.

Der var nok ikkje høg standar på hotellet, men der var god mat. Vi var vel heller ikkje vant med hotell i høgaste prisklasse. Der var mykje folk som budde på dette hotellet, sjøfolk som hadde fri ein kveld stakk gjerne innom og såg etter kjentfolk.

Leif Grønnevet kom innom ein kveld, vi var overraska både han og vi. Leif stakk over i 1940. Det var nå også litt av eit treff. Leif hadde nok ikkje venta å sjå bror sin på det hotellet, «Kjentfolk også i byen i dag», sa Leif, då han såg ein kjenning frå Vartdal.

Der var svært mange som kom over frå Sverige. Der kom fulle fly nesten kvar dag med unge gutar frå Sverige. Der i Sverige hadde dei ei underleg ordning. Alt som desse unge kjøpte på avbetaling var den norske stat ansvarleg for. Mange hadde kjøpt dyre klokker, som dei nå selde for å skaffe lommepengar. Fleire av oss kjøpte slike klokker, den eg kjøpte gjekk i over 40 år

Vi fekk grundig legeundersøking, trur vi hadde norsk lege. Der var vaksinasjon og det var mange sprøyter. Det var mange kontor, og mange adresser vi skulle til. Vi fekk litt trening i det å finne fram i ein stor by. Men dei engelske var flinke til å hjelpe oss, vi hadde ein lapp med

adressa. Når vi hadde lært å sei «excuse», var det berre å vise fram adressa, vi fekk alltid hjelp. Vi vart flinke til å ta oss fram etter kvart. Når alt dette med lege, pass, og div. anna var over, var det på polet. Ja dette var ikkje det norske vinmonopolet. Nei det var det norske hyrekontoret, her vart vi granska og «funnet for lett».

Der var få av oss som kunne få ein jobb vi var kvalifisert for, nei gamle røynde fiskarar kunne til naud få hyre som lettmatros. Dei unge på 20 år og slikt vart messegutar, her vart det gjort stor urett. Eg kan sei dette med stor frimod, det gjekk ikkje utover meg.

Eg var fyrbøtar og fekk mønstre som fyrbøtar. Johan Halse mønstra som kokk, trur han var tilfreds med dette. Johan var visstnok den første av oss som fekk hyre, huskar eg rett gjekk han om bord i ein båt som heitte «Telegraf». Eg fekk også tidleg hyre kom om bord i ein liten Tønnsbergbåt som fyrbøtar, trur det var 3. mars eg mønstra på.

Det var tungt å ta farvel med kameratane, lurte nok på om vi kom til å møtast igjen. Trur dei som skulle til Bukcie var reist ditt før eg mønstra på. Vi kom i alle fall til kvar vår kant, nokre i handelsflåten, andre i marina, ein kom til Skottland i armeen der. Det var visstnok den eldste av oss, han vart skomakar der, vart det sagt.

Det var nok litt av kvart å ta seg til i ein by stor som London. Taftesund var ein humorist og såg ofte moro i ting vi andre ikkje ansa. Han og Henrik Svanøy heldt saman, såg du ein var den andre ikkje langt unna.

Ein dag dei gjekk der i gata og rusla fekk Taftesund augo på eit skilt over ein butikk, «outfitter» stod der på dette skiltet. «Sjå der på det skiltet», sa Taftesund, «kva tru du dei ville sei på Håvoll om Dragsund sette opp eit slikt skilt»? Henrik såg på skiltet og så kom det: «Det hadde vorte folkesnakk».

Folk med humør er gode å ha med i slike situasjonar vi var i då i januar 1945. Eg veit ikkje kva jobb Taftesund fekk, Henrik søkte og vart marinemann, men han var nok ikkje utdanna før krigen var slutt.

Vi gjekk mykje på kino, litt lite utbytte hadde vi nok, forstod lite eller ingenting av det som vart sagt. Men vi fekk nok med meir enn trudde, vi vart fortalt at film var ein måte å lære engelsk på. Elles fekk dei som hadde slektningar ute adresse så vi kunne skrive brev.

Bror min, Asbjørn, reiste med «Veslekari» 1940, eg fekk vite kva skip han var om bord på og sende brev. Asbjørn fekk brevet før krigen var slutt. Henrik Svanøy fikk vite skjebnen til den broren han hadde mist -.

Vi var også på sjømannskyrkja av og til, huskar vi var og høyrde ein korrespondent som hadde vore i Finnmark. Det dei sakna mest der var visstnok tobakk, vil tru det var mannfolk han hadde snakka med. Nå veit vi der var mangel på nesten alt i Finnmark den tid. Det var vanskeleg å få forsyningar fram til dei som hadde behov for alt. Vi kan vel heller ikkje nekte, at mange av oss gjekk ut og tok oss ein øl om kvelden. Der var mange ting som var rasjonert i England, men ikkje øl, den kosen å sitje på puben med eit glas øl og prat, den ville dei ha.

Nå i ettertid, når eg har tenkt på korleis dette skjedde er eg litt forundra over kor roleg og fornuftig vi alle tok den situasjonen. Vi som var unge--, men også dei eldre med familie å tenke på. For mange av oss var nok dette det vi i moderne tid vil kalle ein krisesituasjon. Var vi meir «hardføre» den tid? Folk ved kysten var nok ikkje ukjent med kriser, det var nok ofte kriser i bygdene ute ved kysten.

Eg merkar minnet er ikkje heilt som før, det tok litt lang tid før eg huska alle som var med denne turen over Nordsjøen i januar 1945. Men dei dukka opp etter kvart.

Det er lenge sidan eg har møtt kameratar som var om bord på «Nordholmen» vinteren 1945. Dei fleste reiste heim straks høve kom, eg var den siste, kom heim 1947. Knut Grønnevet var glad då alle var heime i god behald. Knut sa ein gang: «Eg har ikkje mist ein einaste mann», han var stolt av det.

Men litt merkeleg: «Siak» båten eg var om bord på hadde ein tur til London hausten 1945. Eg tok tur frå dokka til sentrum, då høyrde eg ein som ropte på meg frå andre sida av gata. Det var Inge Vartdal, han var då av mønstra og ville heim. Møtest der i storbyen, ein skulle tru slikt ikkje var mogleg. Møtest på gata, kom frå kvar vår kant, eit minutt før eller seinare-- !

Den nota eg skreiv om vart hengd til turk i ei nedlagd kyrkje der i Bukcie, den fiska godt i mange år.

Maud 100 år

7. juni 1917 ble Roald Amundsens polarskip «Maud» sjøsatt i Vollen. Stoltest av alle var nok Christian Jensen som hadde bygget henne, sier Øivind Ellefsen, medlem av Vollen historielag. Båtbyggeren så i avisen i 1916 at Amundsen planla å få bygget et nytt polarskip, så han kontaktet polfareren, og de møttes på Victoria hotell i Oslo, sier Ellefsen.

Og forteller videre.

– Etter hvert fikk Jensen oppdraget. Først var det meningen at «Maud» skulle være 100 fot lang, men det endte med 120 fots lengde og 40 fots bredde. Hun hadde større lastekapasitet enn «Fram». Og spantene var bygget etter sirkelprinsippet for at isen skulle løfte skuta opp. 40 mann jobbet på «Maud», og kjølen hennes ble strukket i juli 1916 og stabelavløpning var det 7. juni 1917, sier Ellefsen.

– Og man søkte kongehuset om å få kalle skuta «Maud», sier Tron Wigeland Nilsen, daglig leder Oslofjordmuseet.

– Og snart er «Maud», det siste av våre tre store polarskipene etter «Gjøa» og «Fram», på vei hjem, sier Aulie. For «Maud» er hevet fra bunnen i Cambridge Bay i Canada der den har ligget som vrak i mange år. Og går alt som planlagt vil hun komme til Vollen, der hun vil få sin endelige havn.

(kjelde: Budstikka.no)



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for bedre helse.

Polarolje er eit reint destillat framstilt av olje frå yngre grønlandssel. Etter mer enn 5 års klinisk forskning, viser forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsvekkende resultater, og kan vise til følgende helseeffekter:

- Behandling av ømme og stive ledd
- Bedring av immunforsvaret
- Hindrer sårddannelser og eksem
- Regulerer mage/tarmfunksjonen
- Behandler psoriasis



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brønnøysund, Strøm, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rindal, Raudberg, Selje, Lauvstad, Olden, Selbu, Vardal, Bamstad, Larvik, Gjerdsvik, Molustranda, Leikang, Tjørvåg, Ose, og Åheim.

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av seneskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av seneskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive puter

– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

