

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2018 20. årgang kr. 80,-



Leiar:

Det har vore skrive mykje om «Ishavets Grand Old Lady» i Isflaket siste åra. Lesarane fekk den store ære og vere med på restaureringa av «Polarstar» i Polen gjennom fleire år med fyldige rapportar og bilete.

26. august i fjor klappa 1500 menneske i hendene når skuta la til kai ved Ishavsmuseet ferdig restaurert. Eg var så heldig å få vere blant gjestane som fekk vere med på seglasen det siste stykket inn frå Fosnavåg til Brandal. Det var stort å få kome om bord igjen og sjå resultatet av arbeidet.

Sidan den gong har Ishavsmuseet fått bruke «Polarstar» i arbeidet med formidling av historia vi fortel om. Mange skuleklasser og andre lag og foreiningar har vore på besøk om bord i skuta. Vi har også vore så heldige at skuta har lagt til kai her ved museet i nokre periodar, til stor begeistring for våre besøkande gjestar.

Men vi er ikkje heilt ferdige med å feire «Polarstar» enno. I år er det nemleg 70 år sidan skuta vart sjøsett og levert til reiarlaget Martin Karlsen.

Den 18. juni 1948 fekk skuta namnet «Polarfart» av gudmor Borgny Karlsen, og med eit klubbeslag på knappen sørga Borgny for at skuta glei ned slippen til stor jubel frå både reiarar og verftstilsette i Port-Glasgow, Scotland.

Det gjekk ikkje lang tid før reiarane forstod flausen med namnevalet, og skuta skifta namn til «Polarstar» umiddelbart ved innkomst Ålesund ut på hausten.

70 års jubileet må sjølvsagt markerast, og reiaren vil gjerne legge feiringa til Ishavsmuseet. Og på Ishavsmuseet har vi satt av helga 31. august til 2. september til denne hendinga, sjølvsagt i nært samarbeid med den alltid så positive reiar Willy Nesset.

For program desse dagane kan du følgje med på Ishavsmuseet si nettside og facebookside når hendinga nærmar seg. «Polarstar» har hatt meir enn 50 aktive år i ulike oppdrag og svært mange har vore mannskap på skuta. Vi vonar at mange

av desse vil finne vegen til museet til 70 års feiring.

Ein av dei som var med på første tur med «Polarstar» er 101-årige Harald Landmark Marø som då i 1948 var 1. styrmann om bord i lag med far og skipper Kristoffer Marø. Harald har fortalt oss mykje om tanken bak denne første selfangar bygd i stål, og om dei første turane. Johannes Bjarne Alme har på oppdrag frå Ishavsmuseet, og i lag med Martin Karlsen, besøkt Harald i Canada og gjort lengre intervju med han. Ein del frå dette besøket kan du lese meir om i dette Isflaket.

Arne Bjørge ved Havforskningsinstituttet har skrive ein artikkel til dette Isflaket om ein tur med «Aarvak» på selfangst for 30 år sidan. Hans første tur på fangst, og ein av «Aarvak» sin siste. Bjørge har lang fartstid som forskar og jobbar med sel og kval, økologi, forvaltningsplanar og forvaltningsrådgjeving.

Rasmus K. Fløtre var mannskap på «Rundøy» i Vesterisen katastrofeåret 1952 då så mange skuter og menn kom vekk. Rasmus deler sine minner frå denne turen med lesarane av Isflaket.

Sverre Døving var fangstmann på ishavsskuta «Riis» av Brandal i 1925, og fortel i ein artikkel om denne turen. Skuta forliste i Kvitsjøen, og mannskapet budde med russarane i fleire veker før dei kom seg attende til Noreg.

I spalta Frå arkivet fortel Kaptein Samuelsen og førstestyrmann Peder Evensen på «Viking» og to brør Brandal om jakt på isbjørn i 1902.

Eg vonar du kan finne noko av interesse i Isflaket, og ønsker alle saman ein god sommar og hjartans velkomne til Ishavsmuseet.

God lesnad!

Brandal 6. juni 2018
Webjørn Landmark
Redaktør

Ishavsmentalitet

John Giæver i
Polarårboken 1938



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

Førstereis gutten Laurits var 14 år.
En kveld kom han akterut og vilde snakke med
kapteinen. Han hadde fått en diger byld i nakken
etter å ha vært med på å spyle en spekk tank med
noe kjemisk djevelsmakt. Bylden var god og øm
den, og kaptein Marø undersøkte den.

En slik undersøkelse består vesentlig i å klemme
på svulsten for å konstatere «om det gjør ondt».
Noe skal jo gjøres.

Og Marø klemte. «Det gjør ikkje ondt,» sa
Marø.

«Neivell!» svarte Laurits. Og tårene skvatt
horisontalt ut av de trassige gutteøinene.

Et plaster, leukoplast, blev klint over.

Neste kvelden hadde Marø lagt sig da småen
kom for å «skifte pakning». Han hadde vel utsatt
torturen i lengste laget.

Jeg vasket plasteret vekk med bensin, og
behandlet ham ut fra egne smertefulle
erfaringer.

Så forsiktig som jeg bare kunne.

«Gjorde det ondt»? spurte jeg.

Han så på mig med stiv nakke og ung hån.

«Du blir aldri skipper!» sa gutten.

Innhald

Kaptein Harald Landmark Marø	side 4
Påsketur med Aarvak	side 14
Sterkt gjensyn	side 19
Minner frå Vesterisen 1952	side 21
Ishavsforeningen Jan Mayen	side 29
Riis sin siste seilas	side 30
Frå arkivet	side 43
Polfarar Børge Ousland	side 45
Skipsskatt	side 47
Eit 100 års minne	side 48
Plukkfangst	side 50

ISFLAKET

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

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28,
6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Nordland. Foto Ragnar Thorseth

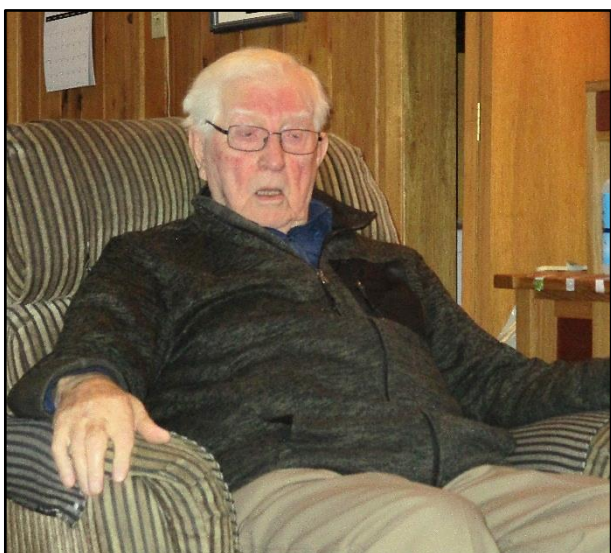
ISSN 1891-9480

Kaptein Harald Landmark Marø frå Ålesund

Av Johannes Bjarne Alme

«I fjor ga legen me to månader att å leve. Jaja, det var greitt det, e fordelte arven - sendte penga og gjorde me klar. Tre måna etter ringte e han igjen, og sa e sitte no her å venta e»

Harald, den siste av borna til Kristine og Kristoffer Marø er 101 år gammal og bur i eige hus i Halifax – NS, Canada. Saman med hushjelpa Daisy går han tur kvar dag, han spring gjerne siste stykket attende til huset.



Harald Landmark Marø (101) i stova si heime i Halifax. Foto Johannes Alme.

På oppdrag for Ishavsmuseet på Brandal besøkte Martin Karlsen og eg, Harald Landmark Marø i Halifax NS.

Vi har fleire gongar snakka om å dokumentere historia hans, og endeleg den 23. og 24. mars i år vart det.

Ein sterk og klar 101 åring, med snert og humor i forteljinga. Ålesundsdialekten hans kan ikkje ha endra seg mykje sidan han i lag med kona Randi Silseth, emigrerte til Halifax i 1949.

I stova til Harald heng norske utmerkingar frå andre verdskrig, samt telegram frå Kong Harald, Dronning Elizabeth og den kanadiske generalguvernøren i høve Harald sin 100-års dag.



Gratulasjonstelegram frå Dronning Elizabeth har fått plass på veggen i stova. Foto Johannes Alme.

Harald er fødd 7. mars 1917 på Brandal. Eit år etter flytta familien til eit lite gardsbruk i Slevika i Borgund. «Ho mor var både mor og hest», seier Harald om korleis mora sleit på garden.

Han treivst godt i Slevika, spesielt alt spennande dei fant og gjorde i fjøra minnes Harald med glede.

Etter sju år flytta familien til Ratvika. I følge han sjølv gjekk mesteparten av oppveksten føre seg i fjøra. «Du aner ikkje kor mykje spennande vi kunne finne etter ein storm.»

Dei fire brødrane holt mykje lag, eldstebror Bernt var høvedsmann med tvillingane Henrik og Kristoffer jr. og Harald som ivrige medhjelparar. Det var flåte, seinare båt, som dei bygde både dekk og rorhus på. Eit vikingskip vart også konstruert i fjøra.

Som unge fekk dei kome om bord i skutene far Kristoffer var skipper på og vere med å pusse. Dei fekk både lære og litt betaling.

Eit anna minne frå ungdommen er at Harald og tvillingane var over til Fiskarstaranda og arbeida ein heil sommar med å tørke fisk. Trass dei rodde fleire gongar over Borgundfjorden haust



Harald Marø byrja som 15 åring på «Polarbjørn». Foto Peder Åkre frå Anny Bjørke

og vinteren for å hente betalinga, fekk dei aldri pengane sine. «Eg er så forbanna på han at eg kunna snara hovudet rundt på han.»

Som 15-åring var Harald på selfangst for første gong, sjølvsgatt med «Polarbjørn». Turen gjekk til Kvitsjøen, der russarane hadde jaga ned all selen med isbryter og skremd den inn for grensa. Han minnes dei sto faste på ei grunne, stråkjølen vart riven unna, men isen og straumen førte skuta av grunnen.

Vi leita alt vi klarte, men enda opp med ein einaste sel. Skipper Kristoffer Marø, braut av og gjekk til Vesterisen, der dei klarte å få noko slik som 3000 dyr.

På ekspedisjonsturen til Nordaustgrønland samme år var Harald messegut. Det han minnes best i frå den turen var at han klarte å misse heile fatet med kjøttkaker og saus i fanget til ekspedisjonsleder Adolf Hoel.

Hoel var heller formell, og unge Harald sprang og gjømte seg.

Sommaren 1936 var Harald på håkjerringsfiske i Danskestredet med «Polaric», «vi jobba og

sleit 19 timar i døgnet i fire månader, da vi kom heim var vi skyldige 27 kroner til reiarlaget.

Da bestemte eg meg for å blåse ein lang marsj i heile selfangsten.

Så eg reiste ut med «Bestum»». På veg til Narvik ettersommaren 1938 var dei innom Ålesund. Far Kristoffer og mor Kristine kom på kaia, dei hadde undersøkt med styrmannsskulen, og trass i det var ein månad etter skulestart, så kunne Harald få begynne. Dermed mønstra Harald av og tok til på styrmannsskulen.



Brandølar i Halifax. Harald Landamrk Marø, Johannes Bjarne Alme og Martin Karlsen heime hjå Harald.

Sommaren etter mønstra Harald som andrestyrmann på ekspedisjonstur med «Polarbjørn» til Svalbard og Grønland.

Det spesielle med turen var at reiaren sjølv, Martin Karlsen var med. Etter kvart fekk Harald vite årsaka. Det var ein draum som Martin hadde drøymt. Om ein skatt og ei jerndør i fjøra. «Eg skal love at det var spennande når vi gjekk i fjøra og leita. Martin fortalte korleis staden der jerndøra var, såg ut i draumen. Den morgonen vi gjekk der og leita og vi kom fram til ein plass som såg slik ut, då hoppa hjartet i spenning. Men jerndøra i berget fant vi ikkje.»



Martin Karlsen om bord i «Polarbjørn» på leiting etter jarndøra i fjellet.

Våren 1940 reiste Harald som andrestyrmann (skyttar) med «Polarbjørn» på selfangst ved Newfoundland. «Eg minnes enda den morgonen vi dreiv å spekka av skinna, og han With (telegrafisten) kom ut på brovingen og fortalte at Noreg var okkupert. Det var eit sjokk. Vi hadde ikkje tenkt at det kunne skje. Det einaste vi ville var heim og slås for landet vårt, men det var for seint.»



Harald er ein ivrig hobbymålar og har mange sjølvmåla måleri i heimen sin. Her har han måla «Theron». Foto Johannes Alme.

Alle dei norske selfangarane gjekk inn til St. John's - Newfoundland, og etter kvart kom skuter og mannskap i alliert teneste.

For Harald vart det Stillehavet. Han mønstra etterkvart som tredje styrmann om bord det norske lasteskipet MS «Eidsvold».

20. januar 1942 vart skipet torpedert av ein Japanske ubåt medan det lasta fosfat ved Christmas Island.

Harald og resten av mannskapet berga seg i land. Der var lite mat og andre forsyningar å finne på Christmas Island.

Tre veker etter mønstra Harald på som tredje styrmann på D/S «Prominent». Skipet gjekk til Java, men fekk ikkje losse lasten.

Den 27. februar var japanarane så godt som komt til Java, og «Prominent» og alle andre skip, fekk ordre om å gå derifrå for ikkje å bli tekne.

Dei fekk opp dampen og med los om bord kom dei gjennom minebeltet, og hold fram sørover med kurs for Australia.

I 4-tida om natta eit godt døgn etter vart skipet skote på av ein japansk destroyer. Mannskapet hadde oppfatninga at med det norske flagget i aktermasta skulle dei ikkje verte angripne. Det stemte ikkje. «Arma og bein flaug i alle retninga når overbygget vart treft. Av mannskapet på 51, som var nordmenn og kinesarar, vart tretten mann drepne i angrepet.»

Harald og fleire andre vart skadde, fleire alvorleg. Andrestyrmannen var alvorleg skada og hoppa på havet.

Dei klarte å få to livbåtar på sjøen og dei fleste kom seg om bord desse. Harald brukte sine siste krefter på å få siste båten på sjøen, og kome seg ned i den.

Eine foten hans var stygt skada etter ein betongkloss som stod på bruvingen til beskyttelse falt ned over han. Han blødde og låg i botnen på livbåten.

Det kinesiske mannskapet behandla han så godt som eit spedbarn, seier han sjølv. Smellet frå angrepet hadde gjort dei alle midlertidig døde, men med armrørsler klarte Harald å få mannskapet til å skyve livbåten unna «Prominent».

Det var i grevens tid, kort tid etter kom ein ny salve og D/S «Prominent» forsvann. Vidare bruke Harald og dei andre kleda dei hadde på seg til å tette livbåten.

Ein kort diskusjon om kvar dei skulle sette kursen vart avslutta når Harald fortalte om dei elendige forholda som var på Christmas Island, og dei kursa nordover attende mot Java.

Seinare på kvelden kom japanarane, og dei britiske marinegastane på sjukehuset vart tekne med i lastebilar, forhåpentlegvis til ein konsentrasjonsleir, legg Harald til.

Frå første stund var Japanarane mistenksame på Harald og dei andre kvite av mannskapet, om dei var engelske spionar.

Eit litt spesielt minne frå hospitalet på Java var at Harald fant eit norsk magasin. «Alle Kvinners blad» frå 1939 der.

Utgåva hadde ein artikkel frå Ratvika, om mor til Harald som hadde mann og fleire søner i Nord-atlanteren på veg til selfangst på Newfoundland og den forferdelege stormen som kravde tre skuter og eit heilt mannskap. Vinklinga var farane med selfangsten og dei som sat heime. «Det var spesielt å sitte på andre sida av jordkloden å sjå mor, søskena og meg sjølv (som gjekk styrmannsskole dette året) i eit norsk magasin. Det vekte følelsar.

Ikkje mange dagar etter vart Harald og tredje maskinist Peter Martinus Harpestad frå «Prominent» (og «Eidsvold») kalla inn til avhøyr av det japanske militærpolitiet, Kempeitai. Som slett ikkje var noko mildare enn tyske Gestapo.

Harald gjekk med krykke grunna den skada foten, det same gjorde kameraten som var langt meir skada – tre hundre splintrar i kroppen, men stirra seg av garde.

Kontoret til Kempeitai låg i tredje etasje. Dei hadde høyrd smerteskrig frå huset natt og dag, så dei var spente før avhøyet. Krykkjene vart tekne frå dei før dei fekk kome inn i bygninga. Heis var der sjølv sagt ikkje. Dei to kraup opp tre etasjar før dei var klar til avhøyr. Dei vart greitt behandla. Det vart fleire avhøyr. Harald meiner det var hans dårleg engelsk som berga han. Han vart ein dag beden om å skrive livshistoria si på engelsk, det vart ei tvilsam framstilling med engelsk og norske ord om ein annan. Dei vart ikkje klassifiserte som engelske spionar, men dei vart heller ikkje sette fri.

Det var lite mat og dårlege forhold og dei fleste inklusiv Harald vart sjuk, han fekk etter kvart Beriberi.

Etter to og eit halvt år i fangenskap på Java, vart Harald flytta til det berykta Changi Jail i



Gratulasjonar frå Kong Harald på Harald sin 100 års dag. Foto Johannes Alme

Proviand og vatn hadde dei ikkje, heldigvis kom ein skikkeleg regnskur så dei fekk ferskvatn tredje dagen.

Trua på å treffe Java var lita, ein måtte overtalast for ikkje å hoppe, men dei kom til lands. Deretter gjekk dei i to døgn gjennom jungelen før mannskapet kom til byen Garut, der dei skadde kom på sjukehus. Etter to timar vart dei jaga ut, dei lukta som rotne lik fekk dei beskjed om.



Timane gjekk fort når Harald Marø fortalde om spanande opplevingar. Foto Martin Karlsen.

Singapore. Der vart dei sett til å bygge ei tørrdokk til 10 000 tonn store skip.

Grunnen var leire, det var svært tungt arbeid. Eit måltid for dag, var langt frå nok, så dei vart raskt magre. Harald hadde Beriberi, og kroppen var full av vatn. Medisin fanst ikkje, men han fekk to teskeier med skall av raud ris. Det var B-vitamina godt nok, masse vatn forsvann frå kroppen og han vart atter berre skinn og bein, men kunne vere i hardt arbeid.

Harald vart frigjeven 4. september 1945.

«Ikkje ein einast dag trudde eg at eg skulle kome levande i frå det.»

Heile tida hadde dei vorte fortalt at Noreg var utsletta, familieane like eins. Planen til Harald var å reise til Kina og starte kafé i lag med ein medfange - kaptein Bugge. Før dei kom så langt døde kaptein Bugge, og Harald sette kursen i mot England og Norway House i London.

Via Kairo og London kom Harald heim til Noreg. I alle lister og oversikter sto han som fallen, Tyskarane hadde kravd halve livspolisen hans. Mor Kristine hadde aldri sett noko bevis på at han var død, ho avslo å ta i mot den andre halvparten av polisen, med andre ord trudde ho at ein dag skulle Harald kome heim.

Då Harald kom heim etter krigen vart han behandla forsiktig, både familien og andre var redd han hadde psykiske skadar etter åra i fangenskap. Sidan han sto som fallen i alle lister, sto utfordringane i kø. Ikkje hadde han pengar og ikkje fekk han pengar.

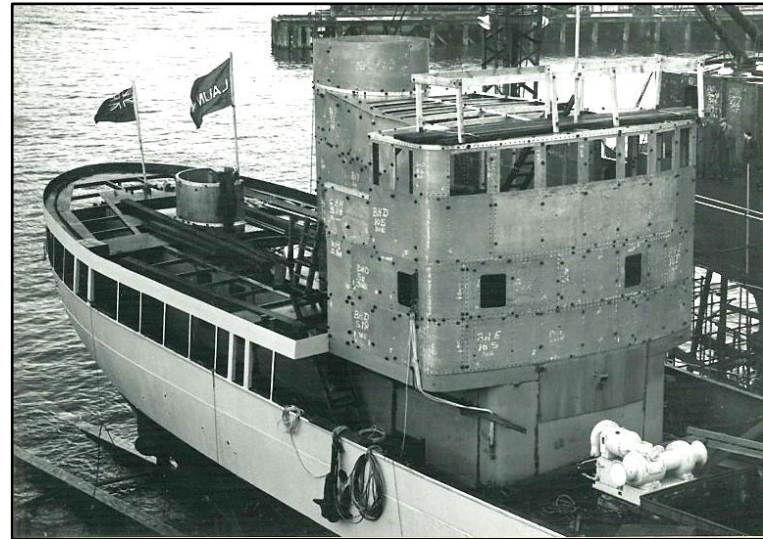
Eit heilt år tok det før feilen vart rette opp og han begynte å få ut hyra han hadde til gode og elles fekk på plass rettane sine. Men Harald stod på og såg framover.

«Eg var ferdig med det, no var det å komme seg vidare.»

21. September 1946 gifta Randi Silseth og Harald seg.

I 1947 begynte skipsverftet James Lamonts Shipyard på bygginga av den første spesialbygde stålselvangaren i Noreg – «Polarstar».

Det var Krisoffer Marø i lag med reiarlaget Martin Karlsen AS som stod før kontraheringa. Kristoffer hadde tilsyn under bygginga. Harald var førstestyrmann.



«Polarstar», eller «Polarfart», som skuta vart døypt, tar form på James Lamont-verftet i Glasgow vinteren 1947-48. (Foto med løyve frå verftet)

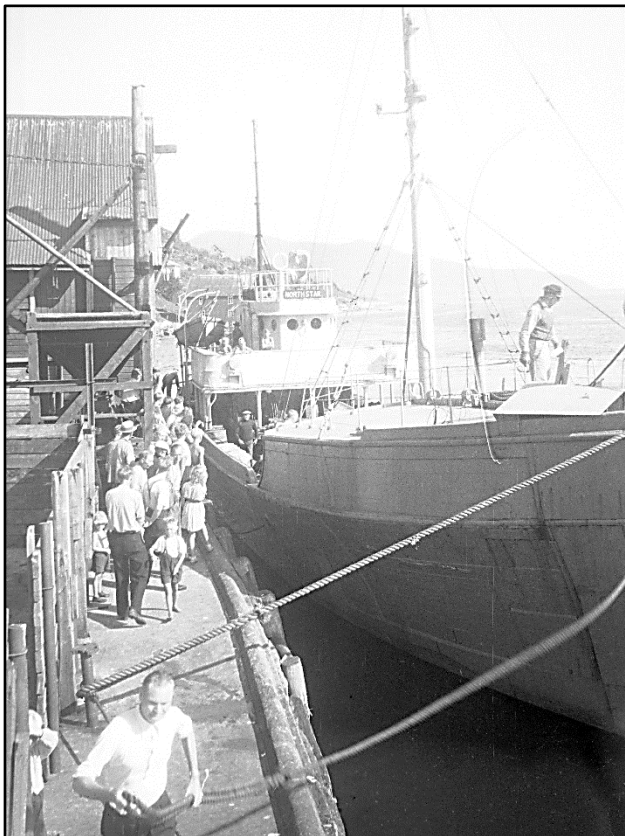
Byggetida drog ut, til slutt vart skuta teken over og dei gjekk til Liaaen i Ålesund for ferdiggjering.

På ettersommaren 1948 kom skuta i frysefart, men for Harald vart det berre ein tur. Karl Karlsen i Halifax tok kontakt og ville ha han over som skipper på «Illinois», ein liten stålbåt som gjekk i fruktfart, men som Karlsen som operatør (og reiar Christensen) tenkte sende på selfangst.

«Eg sa at vi er to som kommer, eg måtte ha med kona, ho Randi.»

Slik gjekk det til, med Harald som skipper reiste dei med vesle «North Star» over til Lüneburg i Canada.

Etter fleire månader med venting i Florida, fekk dei to andre skutene «Notre Dame» med broder Kristoffer jr som skipper og «Fordam» - skipper Helge Brandal, beskjed om at dei skulle kome nordover og ruste til selfangst.



«North Star» til kai ved Brandal Sildeoljefabrik

Sidan heller ikkje «Illinois» hadde oppdrag, bad Harald på sine kne om at også «Illinois» skulle få gå på selfangst. Slik vart det.

Før avgang fekk skipperane på dei tre skutene, følgjande gulrot frå Karl Karlsen og Christensen. Reiarlaget hadde ei stor skute under bygging på James Lamont Shipyard i Glasgow – «Theron».

Den som fangsta best skulle få verte skipper på nyeskuta. Harald lika slike utfordringar, fant selen og han lasta opp alt av tankar og lasterom, ballasttankar og ferskvasstankar.

«Einaste plassen vi ikke hadde skinn var i byssa. Eg som var yngst, fekk mest og jobben var min. Dei to andre snakka ikkje med me da.»



«Polarbjørn» i brann ved Newfoundland. «Illinois» tar først opp mannskapet før dei kjem over på «Herøyfjord».

På tampen av sesongen berga «Illinois» mannskapet frå «Polarbjørn» som brann på Newfoundlands-feltet. Skipper på «Polarbjørn» var bror Henrik.

Mannskapet vart sett om bord i «Herøyfjord», skipper Guttorm Jakobsen frå Tromsø, som var på heimveg.

Det enda med forlis ut for Runde. Eit dramatisk forlis, der dei to mannskapa vart berga av ishavsskutene «Brandal» og «Flemsøy» som var på heimveg frå Vesterisen.

I ettertid vart det sagt ein del harde ord, både om «Herøyfjord» sin tilstand, og om kvifor skipper Guttorm ikkje gjekk inn til Færøyane og så vidare.

Guttorm Jakobsen uttalte til avisene, «ingen skal snakke sunnmøring om bord mi skute nokon gong meir.»

Harald seier at han snakka med Guttorm om dette, han unnskylda seg og sa at det er ikkje alt ein seier i kampens heite, som er like veloverveid. «Så var vi ferdig med det. Vi hadde god og grei kontakt så lenge eg dreiv selfangst.»

«Theron» var dobbel så stor som «Polarstar» i tonnasje. Sterkbygd og ei staseleg skute, men som alltid meiner skipperen der var for lite maskinkraft. Det vart gode fangstturar på Newfoundland, jamt mellom 25 – og 35 000 dyr. Utanom selfangstsesongen var skuta i oppdrag blant anna med kartlegging, «Theron» kartla det



«Theron» i isen. Foto frå Leiv Korshamn

meste av austkysten av Canada. Ei øy på vestsida av Hudson Bay, er kalla «Maro Island» etter Harald Landmark Marø.

I 1955 vart skuta leigd ut til den britiske Commonwealth Trans-Antarctic Expedition under leiing av Sir Vivian Fuchs og med blant andre Mont Everest klatrar Sir Edmund Hillary som deltakar.

14. November kom dronning Elizabeth om bord, inispiserte og ønska ekspedisjonen god tur. Same dag gjekk dei frå London og kursa sørover mot Weddelhavet.

Allereie 22. desember møtte dei tung isbaks, og Kaptein Marø hadde lange dagar i toppen. Dei gjekk inn i same området som Schakleton med skuta «Endurance» måtte gi tapt 40 år tidlegare.

I dag 63 år etter seier Harald «når du har lese og sett deg inn i det andre ikkje klarte, og så trur du at du skal klare det, går det ofte ikkje bra.»

Roret til «Theron» vart skada, dei hadde berre fem graders utslag til babord, og mest 85 grader til styrbord. «Det var ein håplause situasjon. Fortvilt. Eg spekulerte, og når folka gjekk til ro, nemnte eg ideen min til styrmann Egset.

Vi kom ikkje herifrå med eiga hjelp, såleis kunne ikkje situasjonen bli verre. I gamle dagar hadde vi benda attende roret med å støyte imot isflorer. Men det var med mykje mindre skuter og ror.

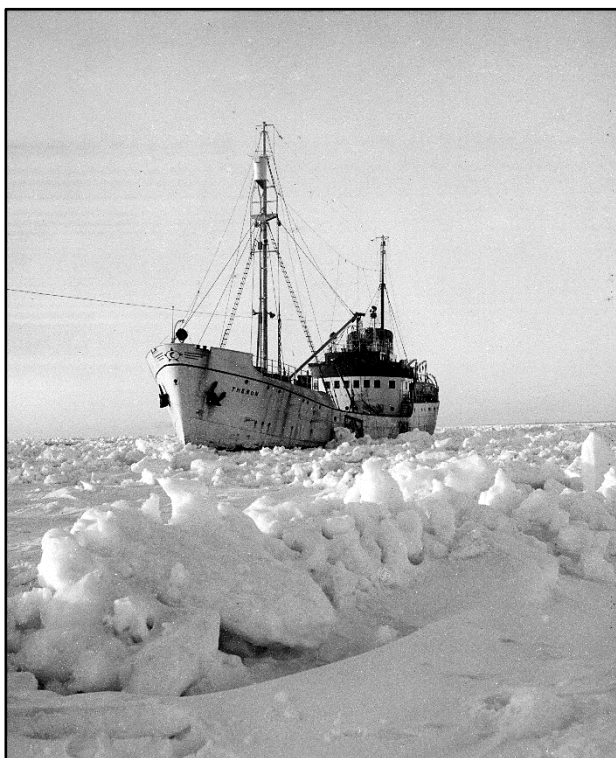
Styrmannen meinte eg var gal, men hadde lite å tape. Vi låg i ei opa vokke, den var vel om lag 300 fot. Eg gjekk ned på isen, og etter litt leiting fant eg ei stor flore med ein stor og passeleg isfot, som eg tenkte ville tole eit forsøk.

Eg gjekk om bord att, og informerte maskinisten om kva eg tenkte.

På første forsøket var eg litt forsiktig, hadde litt lite fart når vi traff isfoten, styremaskina hylte. Eg registrerte at roret hadde benda seg nokre få grader. Eg fekk enda betre tru på prosjektet, så eg tok ny sats, med meir fart.

Styremaskina brølte enda verre, og skuta rista. Når eg sjekka hadde roret benda seg fem grader for mykje, men det var så godt som perfekt i forhold til korleis det var før mitt hasardiøse reperasjonsforsøk.

Klokka var to på natta. Eg var som eg var full, så gla var eg. Eg purra ekspedisjonsleder Fuchs og sa at vi kunne fortsette.



«Theron»

Først var han litt skeptisk, men etter kort tid var han like glad som meg, og spurte om han kunne få sende eit telegram. Du kan sende hundre om du vil. Eg var så tilfreds, gjekk i toppen og heldt fram seglasen.

Då eg kom ned til middag dagen etter var der mange gratulasjonstelegram. Blant anna eit personleg telegram til meg frå «ho gutina der», Harald peikar på bildet på veggen av dronning Elizabeth på gratulasjonstelegrammet i høve 100-dagen.

Og eit frå Admiralen, «I liked the way you straighten up your Rudder, however I do not think I will use it for my Fleet.»

Eg var svært tilfreds, samtidig som eg tenkte på skamma om vi hadde vorte liggande og måtta overvintra i pakkisen»

Harald styra lenger austover før han gjekk vidare inn gjennom isbaksen igjen. Denne gongen gjekk det betre og 30. januar begynte dei lossing av ekspedisjonsutstyret på det som vart kalla Schakelton Base 77°59'20''S, 37°09'20''W.

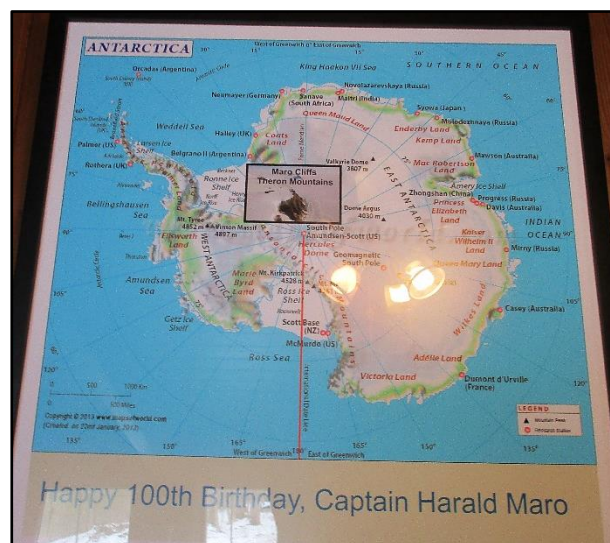
Der kom storm og «Theron» måtte forlate basen og kome att seinare og hente folk som skulle vere med heimatt.

Åtte mann vintra over for å førebu neste års kryssing av Antarktis. Sommaren i Antarktis var på hell, og dagane vart raskt kortare.

Harald var utolmodig, og 8. februar vart ekspedisjonsleiar Fuchs og han einige om at no var det nok, og «Theron» begynte på turen ut gjennom isbaksen.

Harald og «Theron» vart seinare gjort stor ære på av ekspedisjonen, ei fjellkjede dei oppdaga fekk namnet «Theron Mountans» og «Maro Cliffs».

Etter samtalen med Harald har eg lese meir om ekspedisjonen. Det Harald ikkje sa, men som i ettertid står klart for meg, er at ekspedisjonsleder Fuchs hadde ein teori om at der skulle finnast ei anna rute inn i Weddelhavet enn den tradisjonelle, dermed gjekk ekspedisjonen inn langt lenger mot vest enn den kjente ruta. Dette kosta ekspedisjonen ein månad, og Harald tallause timar med bauging i tung is.



Harald og «Theron» vart gjort stor ære på, ei fjellkjede dei oppdaga fekk namnet «Theron Mountans» og «Maro Cliffs».

Eg tenkjer det er bakgrunnen for orda hans om å tru ein skal klare noko som andre har måtte gitt seg på.

Når «Theron» kom attende til London var det stor stas, masse folk langs kaiene, skip som fløyta, avsperra gater og eit enormt folkeliv.

I 1970-71 var «Theron» og Harald Landmark Marø attende i Antarktis, den gongen med ein Argentinsk ekspedisjon.

Kartlegging, seismikk og ulike forskingsoppdrag var andre aktivitetar «Theron» vart brukt til.

To mindre kjente oppdrag Harald og skuta var med på, var å frakte materiell til Grønland og Labradorkysten til anlegg for Early Warning – altså tidleg varsling av angrep med langdistanseraketar.

Seinare på 70-talet vart «Theron» brukt til å sette ut lyttebøyer ved Sable Island.

«Eg likte i grunnen ikkje selfangsten, eg likte ikkje å drepe desse uskyldige dyra. Men det kom seg når eg vart skipper, då var det selfangsten som var spanande.

Dei andre skipperane, både norske og kanadiske, låg i lag og alle hørte frå flyet som leita, kvar selen var, og gjekk i flokk og følgje etter kvarandre. Eg likte å gå mine egne veia, stikke av frå de andre og tenke sjølv.

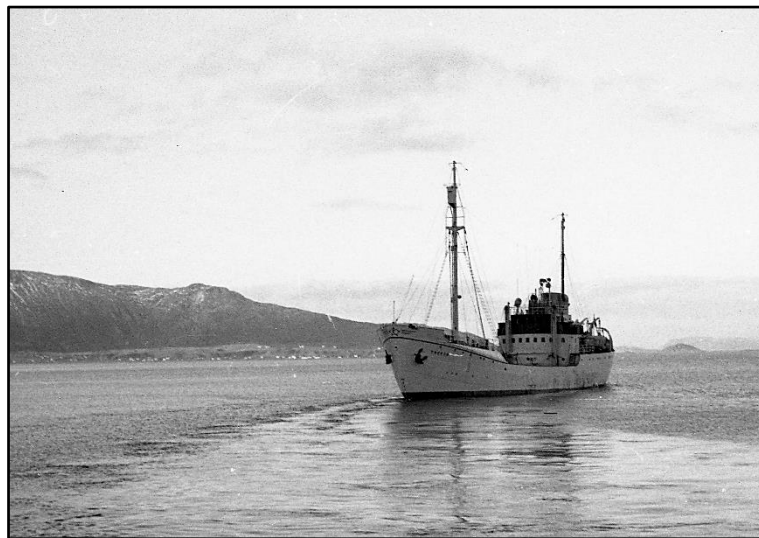
Eit av åra på slutten av 50-talet låg heile flåten samla. Flyet kom og fortalte kvar selkastet låg, 100 nm lenger nord. Med unntak av «Polarhav», skipper Sigmund Bøe og ei anna Canadisk skute «Aderin», satt flåten av garde.

Eg skulda på maskinskade, så vi låg still, men det var sjølv sagt ikkje tilfelle. Til slutt vart han Bøe på «Polarhav» også leid, og gjekk.

Eg begynte å bauge gjennom isen, og ville inn i landvokka. Eg hadde kartlagt området og visste at isen kom drivande sørover med tre-fire knops fart. Så vi kom inn og ikkje lenge etter kom selen drivande, mens heile floten låg 100 nm lenger nord og såg ingen sel.

Eit par daga etter kom flyet på ny, og dei andre skipperane vart kalla grønskollingar og det som verre var. Vi låg der aleine og tok om lag 18 000 kviting.

Eg hadde alltid høyrte at der skulle være eit kast innanfor Bell Isle, denne gangen tok eg sjansen og gjekk inn. Der opplevde eg det utrulege, på



«Theron» bakkar seg ut frå kai etter eit besøk på Brandal.

ei kjempestor isflore med skruis rundt låg gråingane samla.

Dei vaksne dyra passerte skrugardane og gjekk i sjøen, mens gråingen låg att. Vi tok 10 000 dyr. Så gjekk vi ut att Bell Isle.

Alle skutene og flyet leita etter klappmysskastet, som ingen fant. Klappmyssen kaster alltid i stor og tung is. På veg ut til feltet hadde vi passert eit belte med stor svær is. Eg begynte å tenke på det, og kom på at eg skulle gå ned til Funk Island og sjekke om den store isen kunna hengt seg fast, og at Klappmyssen kasta der.

Jau det stemte, vi hadde litt lite maskinkraft, så vi kom ikkje heilt inn, men folka gjekk på isen og fangsta.

Sjølv sagt kom flyet over oss og såg oss. Då ropte han over seg, dette er det verste eg har sett, her ligg Harald midt i klappmyssen utan å seie eit einaste ord!

Det var forresten ikkje sant, eg hadde ropt på broderen, Henrik på «Polarbjørn», men eg visste at alle låg å lytta og peila, så eg sa berre «sørover».

Ingen av dei andre skipperane fekk med kva eg sa, dessverre gjorde heller ikkje Henrik det. Eg storkosa meg, eg syns det var stor stas «å lure» alle dei andre skipperane. Vi var fullasta, meir enn 32 000 dyr.»

Det er eventyret, spenninga og dei gode turane Harald hugsar i dag, slitet og dei dårlege turane tenkjer han ikkje på.

Harald Landmark Marø, pensjonerte seg i 1976. Han var med å fangsta meir enn 750 000 sel, og førte til lands svært store verdjar.

Å få møte ein så engasjert, oppegåande og slagferdig 101-åring er i seg sjølv ei glede og stor ære. Harald si krigshistorie gjer meg audmjuk og fyller meg med respekt.

Takk for du delte historia di med oss Harald.



Johannes Alme i smtale med Harald Marø. På veggane heng mange bilde som Harald har måla. Foto Martin Karlsen

1917 7. mars. Harald fødd på Brandal. Yngste son til Kristine og Kristoffer Marø

1918 Familien flytter til Slevika

1924 Familien flytter til Ratvika

1933 "Polarbjørn" Ishavet og på ekspedisjonstur til Nordaust-Grønland for første år

1938 Styrmannskule

1939 Styrmann på "Polarbjørn" på ekspedisjonstur til Svalbard og Grønland

1940 Skyttar på "Polarbjørn" på selfangst ved Newfoundland når krigen bryt ut.

1940 Harald melder seg og kjem i alliert teneste, seilar styrmann i Stillehavet.

1942 20. januar MS "Eidsvold" vert torpedert og senka ved Christmas Island, Harald 2. styrmann

1942 1. mars DS "Prominent" senka 250 NM sør for Java, Harald 2. styrmann

1942 Etter 5 døgn i livbåt og to døgn gjennom jungelen kom mannskapet til byen Garut på Java, Harald vert verande her i fangenskap i to og eit halvt år.

1944 Harald vert send til Changi Jail i Singapore. Alvorleg sjuk av bl.a Beriberi

1945 Sett fri, via Kairo og London heim, på listerover døde

1946 gifter seg 21. september med Randi Silseth i Ålesund

1948 Førstestyrmann på den nye stålskuta "Polarstar"

1949 Flytter til Canada og vert skipper på "Illonais", berger mannskapet til "Polarbjørn" når denne brenn på Newfoundlandseletet

1950 Skipper på den store stålskuta "Theron", vert der i 26 år.

1955 Med "Theron" og den britiske Commonwealth Trans-Antarctic Expedition

1956 "Theron" attende til London, stor stas

1958 "Theron" frakta material til bygginga av DYE/ DEW (Distance Early Warning) på Grønland og Labrador

1970 "Theron" til Antarktis med Argentinsk ekspedisjon

1975 "Theron" involvert i å sette ut lyttebøyer ved Sable Island

1976 Harald pensjonerte seg som sjømann og skipper

Påsketur med «Aarvak» i 1978. Mot slutten av en ishavskarriere og starten på en ny

Av Arne Bjørge

Ærverdige «Aarvak» som nå er museumsskute, skulle i 1978 på sin nest siste tur til ishavet mens jeg skulle på min aller første tur. Møter med ikoniske arter som isbjørn, hvalross og spekkhoggere gjorde turen til en uforglemmelig opplevelse for en ung student. Men opplevelsen av en skipper og et mannskap som kunne sitt håndverk gjorde også et sterkt inntrykk. Jeg synes derfor det er trist at hele selfangstnæringen nå snart er å regne som museal. Mye praktisk kunnskap om ishavet og fangst blir borte.

Selfangsten har vært en svært viktig næring for flere kystsamfunn i Norge. Brandal på Sunnmøre og Balsfjord i Troms har sammen med Tromsø by vært sentere for denne næringen som nå er i ferd med å dø ut. På det meste var over 200 skuter fra Norge med i selfangsten. Det var derfor en næring tuftet på solide tradisjoner og praktisk kunnskap fra lang erfaring på ishavet jeg nå skulle bli kjent med.

En slitt sjømannssekk gjorde inntrykk på en gammel sjøulk

Mandag i påskeuka, 20. mars 1978, kom jeg traskende til kaikanten i Tromsø for å gå om bord i «Aarvak» for min aller første ishavstur. Jeg gledet meg veldig, men var også veldig spent på å møte skipper Odd Bjørklo og resten av mannskapet.

Odd var på dekk og tok imot meg med et fast men vennlig handtrykk. Han så med et granskende blikk på bagasjen min – jeg la merke til at den ble godkjent. Jeg var glad for at jeg hadde pakket i min fars store og velbrukte sjømannsekk av grov seilduk, og ikke kom med en moderne ryggsekk. Huff, tenk så galt det kunne ha gått!



*Forfatteren for 40 år og minst 40 kilo siden.
(Alle bilde frå Arne Bjørge.)*

Etter hvert fikk jeg også hilse på resten av mannskapet. De var eldre og meget erfarne fangere samt en unggutt, alle fra Balsfjord. Det viste seg å være en meget hyggelig gjeng som jeg kom godt overens med. Kokken derimot var fra Helgeland.

Det tar tid å gjøre sjøklart

Det var en del å klargjøre før vi kunne gå fra kai. Kjøttønner skulle tas om bord og surres fast. Vi måtte kontrollere og eventuelt reparere hakapikene. Kniver skulle slipes. Og ikke minst skulle provianten tas om bord og stues på skikkelig vis.

Jeg fikk om bord mitt utstyr som hadde blitt sendt med Hurtigruta fra Havforskningsinstituttet i Bergen.

Jeg hadde så vidt begynt på andre året av hovedfagstudiet i marinbiologi ved Universitetet i Oslo. Min veileder var den verdenskjente hvalforskeren Åge Jonsgård. Det var han, sammen med forsker Torger Øritsland ved Havforskningsinstituttet i Bergen som hadde bestemt at jeg skulle med «Aarvak» til Østisen for å samle biologisk materiale fra fangsten.



Skipper Odd Bjørklo med sekstanten.

Dette var starten på min ishavskarriere, men jeg har senere vært på selfangst både i Vestisen og ved Newfoundland (med «Melshorn» og skipper Pilskog i 1982). I tillegg til flere forskningstokt til Vestisen og farvanna rundt Svalbard.

På et forskningstokt brukte vi ærverdige «Polstjerna» som nå er museumsskute i Tromsø. Og som sagt var turen med «Aarvak» starten på min ishavskarriere, og da var det svært interessant å være med en så tradisjonsrik skute som «Aarvak» som gikk mot slutten av sin meget lange ishavskarriere. Dette var vel nest siste gang den gikk på ishavet.

Utreise fra Tromsø – tidevannet måtte være riktig

Den 22. mars klokken 11:45 kasta vi loss i Tromsø. Det var viktig å vente til tidevannet var riktig. Det kunne være helt avgjørende for en vellykket tur, mente Odd.

Jeg fikk babordlugaren forut. Resten av mannskapet bodde akterut. «Aarvak» hadde hatt en tørr og fin vinter bak seg i opplag i Balsfjorden. Dekksplankene hadde krympa litt for da vi kom til den åpne Finnmarkskysten og fikk skvett innover baugen så jeg at det dryppet fra taket i lugaren min. Jeg måtte dekke køya med en plastpresenning for å holde den tørr. Mannskapet døpte lugaren min øyeblikkelig for akvariet.

Men etter kort tid hadde dekksplankene trutnet og lugaren var tett og fin.

Første møte med drivisen gav en liten bismak

Nøyaktig to døgn etter vi forlot Tromsø nådde vi sørpekanten ved Nordostodden. Det første vi fikk øye på var en hvalross på et isflak. Odd mente det kunne være et alvorlig illevarsel for hele turen at det første vi så var en slik trolsk skapning.

Det første møtet med drivisen i strålende påskesol hadde derfor en aldri så liten bismak. Men ikke lenge etterpå så vi et titalls brunsel i vannet, men ingen på isen. På isen så vi derimot to isbjørner, trolig to-tre år gamle søsken, som gikk mot øst.



Hvalross-mor med unge.

Dagen etter, på selve påskeaften, lørdag 25. mars så vi ikke noe liv. Det var skiftende bris og dårlig sikt i snødrevet. Vi satte derfor etter hvert kursen sydøstover mot Gåsbanken. Tidlig om morgenen dagen etter kom vi til iskanten vest av Novaja Zemlja og fulgte iskanten sørover. Det var strak iskant, lettskyet fint vær og lett å få oversikt om det lå dyr på isen.

Mandagen så vi noen få brunsel i sjøen og tre flokker med hvithval (beluga) på seks, tre og femten dyr. Den siste flokken hadde også to kalver. Alle fulgte iskanten sørover. I tillegg så vi en ung hvalross og tre storkobber hvorav den ene var i ferd med å kaste. Dette var litt av en opplevelsesrik påske for en som var førstereisgutt på ishavet.



Skipper Odd går i tønna.

Kaldevass-vasspannet kunne ingen ta feil av

Om bord gikk livet sin vante gang. Det vekslet mellom å stå i tønna eller på baugen for å speide etter dyr, og inn i egnerhusgangen for å få vann, eller inn i messa for å varme seg på en kopp kaffe. Kaffen var best fra morgenen av. Utover dagen ble den beisk etter å ha stått i storkjelen og putret i flere timer.

Men kaldvannet i egnerhusgangen var bra. Det sto i et stort vannspann, eller vasspann som balsfjordingene kalte det. Ikke bare vasspann, men det var også spannet for kaldvann. Det hette derfor ikke mindre enn «kaldevass-vasspannet». Ingen kunne ta feil av det.

Neste dag startet vi klokken fem om morgenen og fortsatte sørover langs iskanten. Vi så tre hvalross hvorav to var mor og unge, to storkobber og da vi la still for kvelden hadde vi en isbjørn ved skutesiden. Vi hadde nå kommet sør til 70° 10' N.

Endelig kom jeg i gang med innsamling av vitenskapelige prøver

Dagen etter fikk vi vår første grønlandssel, en hunn med en kvitunge. Jeg fikk klipt min første kjeve og samlet mitt første ovariepar fra grønlandssel. Kjevene skulle senere kokes ved Havforskningsinstituttet slik at vi kunne trekke en tann fra hver kjeve. Tennene har årringer på

samme måte som i stammen på et tre. Ved å lage et snitt gjennom tennene kan vi telle årringer og dermed bestemme alderen på dyrene.

Ovarieparene viser om hunnen er kjønnsmoden. Definisjonen på kjønnsmoden er at dyret har hatt minst én eggøsning.

Eggøsningen etterlater en hormonproduserende del av ovariet som kalles det gule legemet, *corpus luteum*. Disse hormonene er med på å regulere fosterutviklingen og å sette i gang melkeproduksjonen etter fødselen. Når det gule legemet har utført sin funksjon, krymper det til et lite arr kalt det hvite legemet, *corpus albicans*. Ved å ha alderen på dyret og det tilhørende ovarieparet kan vi derfor bestemme alder ved kjønnsmodning. Arrene i ovariene kan også si noe om hvor ofte hunnene har født en unge. Det skulle etter hvert bli svært mange kjeve og ovariepar.

Utover dagen så vi til sammen tolv storkobber før snøfokket ble så tett og sikten så dårlig at vi la still.



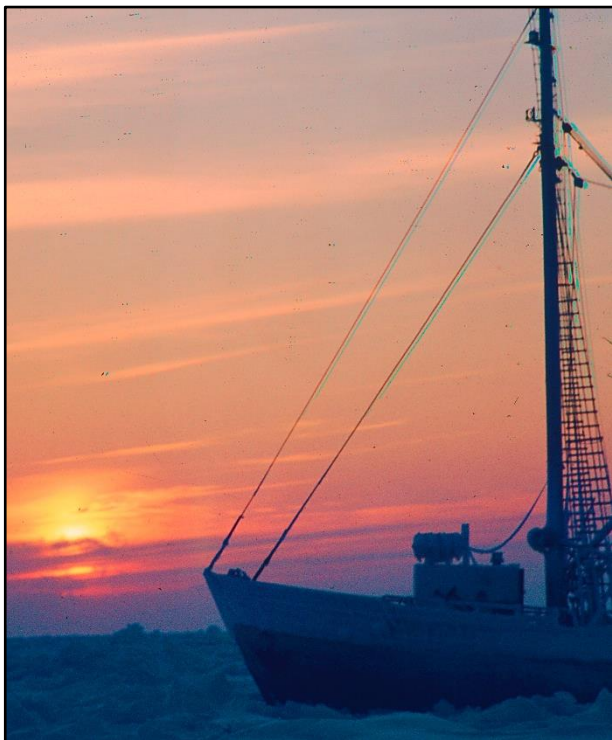
Grønlandssel med kvitunge.

Neste dag kom vi i fangst. Vi fikk 82 hanner og 59 hunner. Det ble samlet aldersmateriale av alle sammen. Det var raskt gjort å klippe og merke kjevene og ovariene. Etter å ha vært med på Havforskningsinstituttets selundersøkelser langs norskekysten, hadde jeg lært å flå. Etter hvert brukte jeg mye tid på å hjelpe til med flåingen.

Samme dag fikk vi beskjed fra nabobåten «Polaric». De hadde også fått fangst. De hadde fått 45 grønlandssel.

Et uventet gourmetmåltid på ishavet

Men noe annet hendte også denne dagen. Vi skjøt en ung storkobbe hann. Kjøttet ble stekt som biff med løk og brun saus.



Kjent baugprofil en iskald soloppgang.

Det er noe av det beste kjøttet jeg har smakt. Det ble også senere på turen skutt noen storkobber til mat. Dette er et fremragende matprodukt som kunne ha vært mer utnyttet, for eksempel på menyen hos våre beste sjømatrestauranter.

Jeg undersøkte mageinnholdet på samtlige storkobber som ble skutt. Det morsomme var at alle av dem som hadde mageinnhold, så ut til å ha spist deler av pyntekrabbe og utrognen av pyntekrabbe.

Det er ikke rart at de smakte godt.

I dagene som fulgte fram til 26. april hadde vi brukbar fangst så sant værforholdene tillot det. Men det var dager med vind og snøfokk som hindret sikten. Og også dager med så mye dønning langs iskanten at det ikke var mulig å fange.

En dag hadde vi besøk av en rappfotet polarrev. Den var langt fra land, men levde nok godt her ute på isen. Den hadde god tilgang på etterbyrden fra selfødsle, og eventuelle rester etter at isbjørnen hadde forsynt seg av både unger og voksen sel. Det hendte rett som det var at vi så rester etter isbjørnens seldrap på isen.

Jeg hadde en bestilling fra konservator Jørgen A. Pedersen ved Zoologisk museum i Oslo. Han

ønsket et skinn fra en snadd (ringsel) til utstopping. Mandag 17. april kom vi over et fint eksemplar som jeg skjøt og belgflådde. Det var en hunn på totallengde 91 cm og 15 kg. Den er nå utstilt i Svalbardmonteren på Zoologisk museum.

Utover i sesongen fikk vi også en del unger. Det var lurv og svartbak som drev ut Kvitsjømunningen.

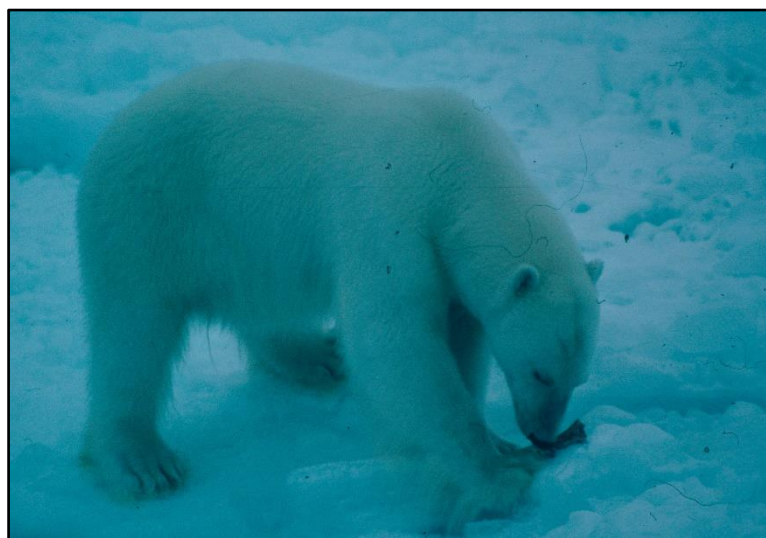
Søndag 23. april fant vi også en blueback. Det var eneste eksemplaret av klappmyss jeg så på turen.

Sovjetisk inspeksjon med komplikasjoner

En dag vi lå slik like ved tolvmila og plukket unger, ble vi bordet av en sovjetisk vaktbåt. De satte ut en gummibåt med påhengsmotor som de ikke fikk start på. Vi måtte trå til for å plukke dem opp før de drev inn mot iskanten der dønningen gikk friskt. Når de først kom om bord hadde de heller ingen god posisjon å vise til. Odd gav dem en posisjon like på riktig side av tolvmilsgrensa.

Jeg tror kanskje vi i virkeligheten var innenfor tolvmila der det ikke var tillatt for norske fartøyer å fange. Odd var en luring!

Men sovjetrusserne viste seg å være hyggelige karer som hadde med seg mange sovjetiske sigarettpakker som de var interessert i å bytte mot vestlige varer som blant annet sjokolade og øl. Men språkproblemer gjorde det vanskelig med noen særlig kontakt.



Vi hadde besøk av isbjørn.



Ising på «Aarvak».

Våren kommer til ishavet

På slutten av turen var det tydelig at våren var i anmarsj. Dagene hadde blitt adskillig lengre og de første flokkene av trekkfugl kom ut over Kvitsjømunningen med kurs for de arktiske øyene. Gjessene kom i store plogformede flokker. Det var et vakkert syn. Vi hadde også flere besøk av snøspurv, eller titing som balsfjordingene kalte dem.

Det er ofte slik at snøspurvene som er ved Kapp Kanin om ettervinteren skal til Svalbard for å hekke senere på våren.

Vi fortsatte å fange og nå mest på lurv og svartunger som kom drivende på isen ut fra Kvitsjømunningen, helt til vi fikk ødelagt reverseringen den 26. april. Da bestemte Odd seg for å sette kursen hjemover.

Men, mens vi gjorde sjøklart fikk vi beskjed om at kameratbåten «Polaric» også hadde maskinproblemer. Vi snudde derfor for å taue den godt klar av iskanten før vi forlot den. Dette skulle bli «Polaric» sin siste tur på selfangst.

Hjemturen i godvær ble avsluttet med en hyggelig økonomisk overraskelse

På turen hjemover hadde vi sol og havblikk. Vi satt på romsluka og drakk kaffe i solsteiken og så at Varangerhalvøya dukket opp i horisonten. Da fikk vi besøk av en flokk spekkhoggere.

Det var en flokk på en 8-10 dyr med et par små kavler. Fantastiske dyr!

Lørdag 29. april var vi tilbake i Tromsø og la til ved Riebers anlegg i Tromsdalen for å levere skinna. Veldig overraskende og svært hyggelig tilbød Odd meg halv lott fordi jeg hadde vært med i flåinga. Det kom godt med i en slunken student-økonomi.

Jeg er veldig glad for at jeg fikk min første ishavstur med en så kunnskapsrik og pedagogisk flink skipper som Odd Bjørklo.

Og ikke minst er jeg glad for å ha opplevd en tur med en slik historisk skute som «Aarvak». Jeg er veldig fornøyd med at den nå er vernet for all framtid og kan bidra til å opplyse folk om ishavsfarten, en viktig del av vår maritime historie. Og på mine 'gamle dager' er jeg stolt av å være andelshaver i Ishavsmuseet Aarvak.



«Aarvak» sett fra tønna med kjøtt-tønner på galgedekket.

Polarkveld med Idar Eklund Sterkt gjensyn på Ishavsmuseet

På årets første polarkveld fortalte Idar Eklund den dramatiske historia om då MS Asbjørn forliste, og han var om bord som 16-åring.

Av Ingvild Aursøy Måseide
Journalist i Vikebladet Vestposten

Skuta ligg no på 70-80 meters djup 254 nautiske mil nordaust for Hopen. Men mannskapet gjekk det bra med, takka vere MS Flømann. Eklund sa til forsamlinga som var møtt fram på Ishavsmuseet Aarvak fredagskvelden at dei aldri hadde overlevd om det ikkje var for Flømann og mannskapet det.

Stemninga på MS Asbjørn hadde vore god. Båten var full av fisk og dei var på heimtur. Men då byrja dei å ta inn vatn, og skipper Bjarne Jensen ropte opp Flømann som heldigvis ikkje var så langt unna. Kort tid etter mannskapet frå Asbjørn kom om bord i Flømann, sank Asbjørn.

Mannskapet på MS Flømann tok godt imot karane frå den forliste skuta. Det ekstra mannskapet fekk plass i messa, og nokre fekk låne senger på lugarane. Eklund hadde hjerneristing og fekk låne senga til styrmann Kjell Arne Sundgot. Og buksa til Roar Dimmen.

-Eg var så blå at det kvite i auget var blått, kommenterer mannen frå Gratangen.

-Men du vart ikkje lagt inn på sjukehus etter hendinga?

-Nei, sjøfolk er stort sett hardbarka, svara han. Sekstenåringen tok ikkje skrekken av den dramatiske opplevinga. Berre 14 dagar seinare reiste han og broren igjen ut på sjøen, denne gongen med ein båt til Vest Afrika.

-Då stod mamma og gret på kaia. Eg spurte mamma kvifor ho gret. Jau, det forstår du når det blir din tur, svara ho.

Fekk møte redningsmennene

Etter føredraget fekk Eklund møte igjen fleire frå mannskapet på MS Flømann.

Forliset skjedde 19. august 1973, og bortsett frå Kjell Arne Sundgot har han ikkje sett att redningsmennene sine sidan då.

Via internett fekk han for nokre år sidan spora opp Kjell Arne Sundgot og dei to karane kom i kontakt. Sundgot kom oppover til Eklund, som bur i Tromsø. I alle år han Sundgot tatt vare på flytevesten til ungguten han redda, etter 42 år fekk han den tilbake.



Sterkt minne: Idar Eklund fekk møte halvparten av redningsmennene sine frå Flømann. Frå venstre: Roar Dimmen, Modulf Røyset, Kjell Arne Sundgot, Per Hovden, Einar Bjåstad, Kjartan Bjåstad og Idar Eklund. Det var Kjell Arne Sundgot som lånte Eklund lugaren sin, Roar Dimmen lånte han ei bukse. Foto Ingvild Måseide

Ein av dei som kom fredagskvelden for å helse på Eklund var Kjartan Bjåstad. Han var skipper på Flømann.

-Dei var veldig trivelege, seier han om mannskapet frå MS Asbjørn.



Stian og Idar Eklund. Foto Ingvild Måseide

Hadde med nevøen

Idar Eklund hadde med seg nevøen sin, Stian Eklund. Dei var to brør som reiste til havs i lag. Diverre lever ikkje broren lenger, men sonen hans ville gjerne vere med og oppleve dette. – Eg har jo høyrd mykje om Flømann og dette, fortel han til Vikebladet Vestposten.

Helsingar og godord

Stian og Idar Eklund opna kvelden med å bere fram to helsingar til Ishavsmuseet Aarvak. Den første var frå Arktisk Foreining. Dei er imponerte over det flotte arbeidet museet i Brandal gjer. Og dei skrytte over boka til Johannes Alme, «Ishavsfolk si erfaring». Det er ei flott og viktig bok som dokumenterer ei tid som no er forbi.

Deretter las Idar Eklund opp ei helsing frå Universitetet i Tromsø, der han arbeider som driftssjef på avdeling for bygg og eigedom, Tromsø Museum. Han omtala dei som driv museet i Brandal som vener og kollegaer.

– Ishavsmuseet er ein særskild viktig bidragsytar for å bringe vidare historia, sa han og sa at Polarmuseet og Ishavsmuseet er søstermuseum.

Frå båe institusjonane fekk Ishavsmuseet overlevert bokgåver. Og etter føredraget fekk Eklund overlevert ei bokgåve frå Webjørn Landmark, og eit års abonnement på Isflaket.

Etter føredraget var det middag i kafeen. Det vart servert røykt selkjøt til forret og klippfisk til hovudrett.

Plukkfangst:

Sælfangeren «Minna» sunket under isskruing.

Mandskaperne reddet

Gjennom de nylig ankomne sælfangere erfarer «Aalesunds avis» at Brandal Sælfangeren «Minna» er blitt knust i isen. Den laa paa sælfangst i Danskestrædet sammen med fangstskibene «Løftingen», «Polaris» og «Aarvak».

Det var i den første fangsttid, isen var meget tæt og hadde skruet sig fast om «Minna». En dag blev istrykket for stort, skibet blev klemmt i stykker; det satte baugen i veiret og sank i løpet av faa minutter. Mandskapet blev tat op av de 3 andre fangstfartøier, som laa like i nærheten og blev av disse tat med til Island.

«Minna» tilhører rederiet Peter Brandal og var den første skute fra Søndmør som drev sælfangst paa Grønland.

(Norges Handels og Sjøfartstidende 29. juli 1918)

Haakjerring- og sælfangst

I haakjerringsfisket deltar nu fra Aalesund ca. 30 dampskib og i sælfangsten deltar fra Brandal 15 fartøyer. Bare 4 av disse gik først i Vesterisen og samtlige er kommet tilbake fra denne første tur. Fra Vartdal, Liavaagen og Herøy deltar 5 baater. Sælfangeren «Floren» indkom til Aalesund torsdag i forrige uke fra Ishavet med 500 sæl. Den hadde mistet propellen i isen og maatte av den grund reise hjem.

(Bergens Tidende 1. juni 1918)

Minner frå turen i Vesterisen ulykkesåret 1952

Av Rasmus K. Fløtre

Kring påsketider i 1952 låg selfangstskuta «Rundøy» i Ålesund for å gjere klart til tur i Vesterisen. Skipper om bord på «Rundøy» denne turen var Olav Tømmerbakk frå Lauvstad. Mellom mannskapet var der også tre andre fangstmenn frå Lauvstad. Det var Elias L. Ulvestad, Paul Haugen og Rasmus Fløtre.



Ishavsskuta «Rundøy». Foto frå Olav Tjervåg

Fangstskutene «Buskø» og «Pels», saman med skutene «Sjannøy» og «Vestis», låg i Herøy og på Vartdal for å gjere klart til ishavsturen. Mange av dei andre skutene låg alt klare for avreise.

Fangstskuta «Rundøy» var eigd av reiarlaget Koppernæs i Ålesund. Dette reiarlaget eigde også Wedde sildeoljefabrikk som og hadde mottak av selskinn og selspekk.

Fangstskuta «Rundøy» var rekna for å vere ei alminneleg bra skute. Til denne turen hadde ho fått innsett ny dieselmotor saman med to nye hjelpemotorar for straumaggregat og lensepumper. Skuta hadde og fått innsett ny Simrad



«Rundøy». Foto frå Rudolf Mur

VHF radiosendar i noko større format, noko som skulle vise seg å vere av stor betydning under turen seinare.

Fangstskuta «Rundøy» hadde stor seglføring, med storsegl fokke og mesan. Dette saman med den nye motoren gjorde at skuta heldt god fart under overfart. Vêret var klårt og fint. Ja, det var faktisk så fint at mannskapet kunne innta alle sine måltid sitjande på lasteromlukene. Ein såg dessutan nesten ikkje vatn på dekk under heile overfarta.

Det synt seg snart at vêret ikkje hadde vore bra i områda kring iskanten. Isen hadde teke til å skru slik at det var vanskeleg for skutene og bauge seg innover i isen. Nokre av skutene fylgde difor iskanten litt lenger vestover der dei fann rolegare og betre isforhold.

Fangstskuta «Vestis», som var komen fram litt før oss, var no komen i store vanskar inne i isen. Isbaksen hadde uventa sett inn med skruis og skuta, som hadde fått ein rorskade, kom seg ikkje ut av isen. Fangstskuta heldt no på å bli ned skrua. Mannskapet hadde difor forlate skuta og gått på isen.

Fangstskuta «Sjannøy» hadde høyrnt naudmeldinga og fått radio og peilekontakt med «Vestis».

No skulle mannskapet gå over isen ut til «Sjannøy» som venta i iskanten. Det var slett inga lett sak. Isflaka låg mange stadar frå kvarandre. Mannskapet måtte hoppe frå isflak til isflak med det dei hadde i hendene.

Isen her ute i iskanten var dessutan avvaska blåis som var våt og glatt og vanskeleg å gå på.



*Mannskapet vart tekne om bord i «Sjannøy».
Foto frå Harald Yksnøy*

Likevel, ut på kvelden var mannskapet framme. Dei vart tekne vel om bord i «Sjannøy». Ein må nemne at fangstskuta «Sjannøy» gjorde nærast ei bragd. I denne skruisen greidde dei å halde seg på peilekursen i iskanten til dei fekk mannskapet trygt om bord.

Fangstskuta «Grande» var og ille ute. Dei kom inn i skruis og vart så hardt pressa at tavla i det elektriske anlegget sprakk og vart knust. Dei var likevel heldige og kom seg ut før dei fekk noko meir og større skader.

Den 24. mars var 9 fangstskuter samla på eit fangstfelt inne i isen for å vente på sælkast. Der var bra med dyr. Ut på kvelden såg vi at selen var byrja å kaste. No måtte alle på isen. Bestmannen klatra opp i tønna i riggen. Med høgtalar kunne han rope og skrike og jage mannskapet framover på isen.

Medan skyttarane skaut dei store dyra, måtte mannskapet flå av dei skinna, drepe ungane, som vi kalla kviting. Så måtte vi flå dei. Deretter måtte ein mantle dei om bord og få dei i lasterommet.

For meg som yngstemann og førstereisgut, var dette meir en eit frykteleg syn. Skrik og rop, skyting og banning, innvollar, blod og flådde selskråttar låg ut over den kvite isflata så langt

auga kunne sjå. Dette var skremmande for ein førstereisgut. Når skyttarane skaut dyra, høyrde ein kor kulene for over hovudet og kvein i lufta. Stundom trefte kulene blåis og for i alle retningar. Dette var som i ein krig. Heile atmosfæra var fylt av ein slags uhygge.

For dei eldre fangstmennene var dette ein heilt vanleg fangstmoral. Var ein fyrst påmønstra som fangstmann, ja så måtte ein gjennom dette og lære av det. Ein måtte berre hugse på at det var dette det vart pengar av.

Fram mot kvelden dagen etter var det heile over. Skuta vart no spyla og reingjort og fangsten kunne fastsetjast til kring 600 dyr. Mange av skipperane var no i radioen og kommenterte fangsten og fangstforholda som dei meinte var bra. Nokre av skipperane var likevel urolege for vêrmeldingane dei hadde fått inn på radioen frå Island. Vêrvarsla var langt frå gode. Fleire av dei meinte at ein kanskje burde gå lenger inn i isen og vente og sjå om vêret vart dårlegare.

Ein slapp å vente lenge. Utpå kvelden mørkna himmelen til på alle kantar og det varde ikkje lenge før den friske brisen var oppe i kuling og litt seinare kom stormen.



*Ising på «Rundøy» ein gong seint på 1920-talet.
Foto frå Anne Karin Notøy*

Temperaturen gjekk fort nedover. Kulden saman med den sterke vinden gjorde at

temperaturen om kvelden vart målt til kring tretti minusgrader. Sjøskvetten fraus til is over heile skuta og mannskapet vart sett til å banke is. Skipperen hadde meir en nok med å passe på rotor og propell for utstikkande isføyter i den store dønninga. Han måtte og prøve å finne vokkar (open is) som var store nok til at ein kunne ligge mellom isfjella og isflaka.

Gjennom radioen kunne vi høyre at det var fangstskuter som alt hadde fått problem. Det var til dømes rorskade eller akselbend. Den sterke Simrad-sendaren vi hadde om bord vart no brukt av skipperen til å formidle informasjon og hjelp frå ei skute til ei anna eller gje vidare innkomen vêrmelding.

Ut på ettermiddagen denne dagen kom også «Rundøy» ut for eit svært kritisk uhell som i verste fall kunne enda med forlis.

Skipperen skulle gå frå ei mindre vokke og til ei større. For å komme ut måtte han gå mellom to isfjell. I den lange dønninga, det store sjødraget og den sterke vinden, var dette ikkje noko lett sak. Ein måtte kome mellom isfjella når dei var på veg bort frå kvarandre. Skuta var no på veg gjennom, men vart hindra av eit isflak. I den sterke straumen, komisfjella attende og råka skuta i forkant av keisinga. Det høyrdest eit voldsomt brak. Dekksplankar, ishud og andre ting vart pressa saman og knust.

Det kom og eit større is og snøras frå isfjellet som uhindra hamna på dekket. Skuta vart liggande ei stund og skjelve, som i ein slags krampe. Så med eitt trekte isfjella seg attende. «Rundøy» kom fri og kom i gjennom.

Skadane var store. Akslingane i hjelpemotorane for ljosaagregat og pumpestasjon, var gått rett av. Motorane hang i kvar sin fundament- bolt, ubrukelege. Dekksplankane og ishuda hadde gitt etter, men hadde heldigvis ikkje brotna. Noko av rekka og fleire rekkestøtter var borte. Vi hadde likevel vore meir en heldige.

Isfjella hadde råka «Rundøy» direkte på ein svær tversgåande dekkssbjelke i rommet. Den hadde difor ikkje greidd å knekke skuta heilt saman. Det var nærast som eit under. Isfjella vog mange tusen tonn og hadde ei enorm kraft.



Rundøy i isen. Foto Harald Yksnøy

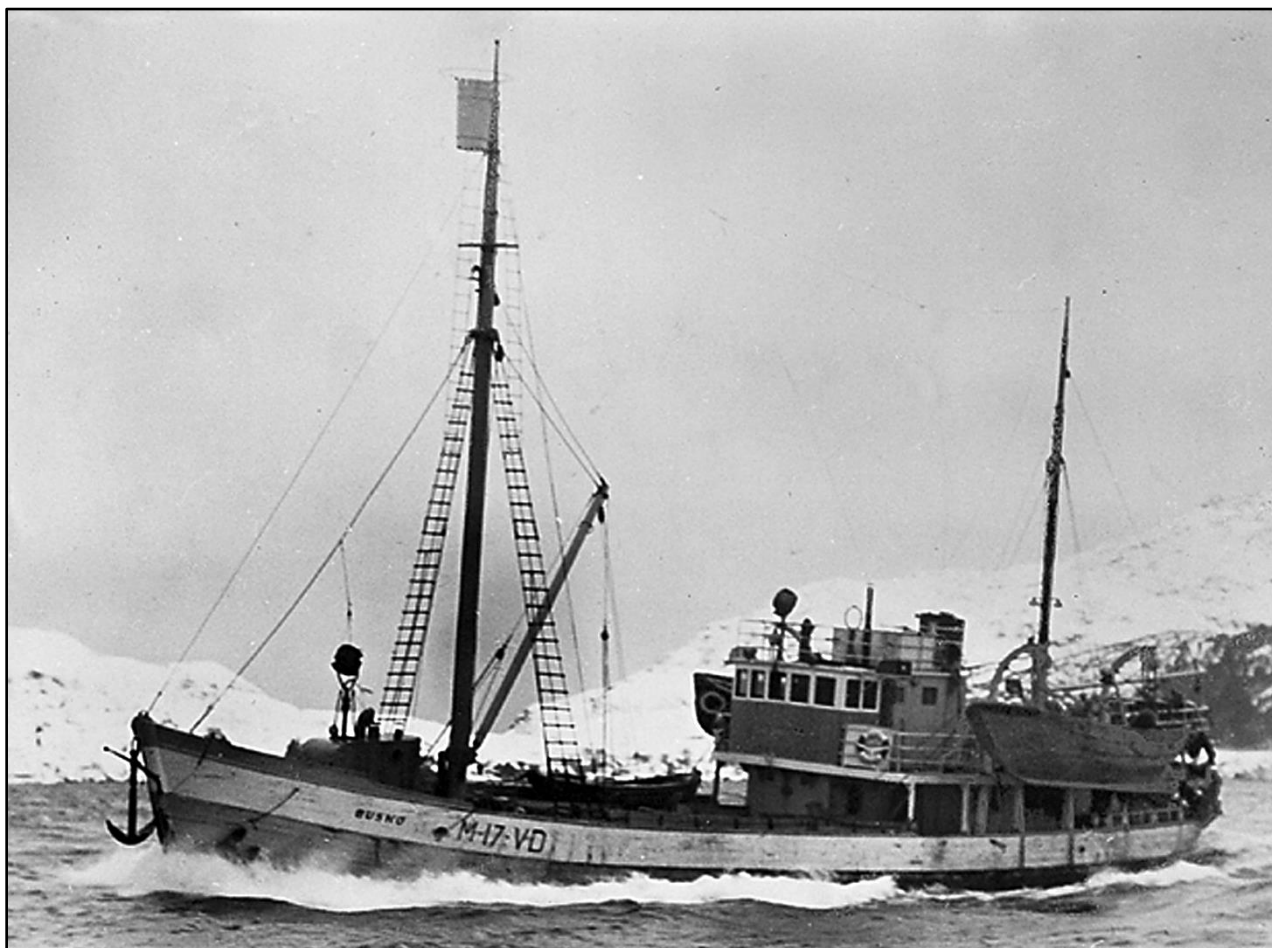
No var gode råd dyre. Alt ljøs og all varme var borte. På dekk låg mange tonn med is og snø som måtte vekk. Skuta måtte gjennom ein reperasjon, i den grad det var mogleg. Det aller verste var at skuta no tok inn meir sjøvatt enn før.

Lensepumpene var ute av drift, og skuta hadde berre ei gamal tungdriven handpumpe oppe på dekk. Den måtte så fort som råd setjast i stand til pumping. Mannskapet hadde etter mykje strev fått all snø og is over bord. Dei var no i sving med å slå boltar i den lause ishuda og i dekksplankane. Vêret var så visst ikkje eigna til slikt arbeid, men kva gjer ein ikkje når det står om liv?

Dekkspumpa var i arbeid heile tida. Mannskapet vart inndelt i to skift. Det eine skiftet skulle pumpe utan opphald. Det andre laget skulle banke is ut av rigg og dekk. Sjøskvetten fraus til is og la seg som eit tungt isteppe som truga skuta med nedising. Arbeidet var meir en farleg.

Ein måtte sjå seg føre så ein ikkje fall over bord i stormkasta. Stundom var desse så sterke at ein måtte krype heilt saman for å ikkje bli ført over rekka. Likevel, arbeidet måtte gjerast utan noko form for stans.

Alt var mørkt og kaldt. Det fanst lite med mat. Svevn var det lite av. Varm mat var ikkje å tenkje på. I ein lettboat vart det funne nokre pakkar med naudproviant. Det var denne vi innimellom gnog på. I denne kulden var det



Fangstskuta «Buskø» kom vekk i den tragiske ulykka.

meste av provianten botnfrosen så svolten gnog i oss utan stans heile tida.

No hadde stormen vart på det fjerde døgnet og mannskapet var på det næraste utslitne. Hendene hadde frostskadar og kroppen var stiv og støl. Ytterkleda var stivfrosne og dekte med piskande snø og is. Når denne stormen no hadde vart så lenge, hadde likevel mannskapa eit håp om at vêret snart skulle bli betre. Du kor feil ein skulle ta.

Denne kvelden var det som jordkloden skulle gå under. Himmelen vart beksvart. Det var ikkje lenger skilje mellom dag og natt. Lufta var fylt med snøkave av fykande iskrystallar som i det ekstreme vêret kunne gjere stor skade. Storisen, som for forbi skuteseida, hadde ei uroande stor fart grunna straumdraget i havet. Skipperen i rorhuset hadde lita von om å sjå dei store truande isfjella før det var for seint. Maskinisten i maskinrommet hadde berre ei lita

lommelykt å hjelpe seg med. Med denne lykta skulle han passe på alt av maskinutstyr i maskinrommet.

Vinden var no oppe i orkan styrke. Iskrystallane i vindrosene stakk som knappenåler i munn og hals så det var nærast umogleg å puste. Det var nærast eit umenneskeleg slit berre det å halde seg på føtene. Det var likevel inga bøn.

Dekkspumpa måtte gå og isen i riggen måtte vekk. I dei aller verste rosene var orkanen no så sterk, at den halvmeter tjukke stormasta skolv som eit ospetre. Dei meir en halvtomme tjukke riggvaierane stod i eit slikt spenn at når orkanvinden bles gjennom dei, høyrdest det ut som om eit storstilt musikkverk vart framført av eit kjempestort orkester.

Ein kan i mange tilfelle ikkje beskrive den ufattelege vindstyrken, skruisen, isfjella og det enorme uvêret. Det finst ikkje ord eller uttrykk som kan skrivast eller attergje slike opplevingar



Tjervågskuta «Pels», her året før ulykka, kom også vekk i 1952. Foto frå Jon Jakobsen.

på ein rettferdig og sakleg måte, korkje på trykk eller i bokform. Til det var hendinga for kvar og ein av oss, ei eiga indre oppleving.

Om kvelden dagen etter, var det mykje uro og forstyrringar på radioen og VHF sendaren om bord.

Fangstskuta «Buskø» kom likevel klårt og tydeleg inn på radioen. Skipperen fortalde at dei hadde fått akselbend men at dei likevel var komne opp under ein isstrimmel som såg bra ut. Dei ville prøve å ligge her til morgonen etter. Det høyrdest verkeleg bra ut.

Undringa var difor stor då «Buskø» nokre timar seinare kom inn og ropte på «Rundøy». Skipperen kunne fortelje at all isen var borte og at orkanen var så sterk at han ikkje greidde å snu skuta opp mot vinden. Dei hadde ingen annan utveg en å gå ut i havet eller sløre langs med iskanten.

Det var ikkje vanskeleg å høyre på målet til denne store ishavskjempa at han no visste kva dette innebar. Han bad oss ta med helsing, om

me då skulle vere heldige å kome oss heim. Eg meina å kunne minnst at han nemnde at fangstskuta «Pels» og nokre nordlandsskuter låg i det same isområdet. Han nemnde og at vêret var meir enn ekstremt.

Dette var vel det siste livsteiknet nokon høyrde frå fangstskuta «Buskø». Mange skuter hadde store vanskar. Det var difor ikkje rart at mismodet høyrdest meir en tydeleg kvar gong dei var på lufta. Dei tenkte nok mest på dei som sat att heime. Dei som venta og ikkje visste noko.

Sjøen steig sakte men sikkert inn over skuta. Trass i alle forsøk på å tette skuta var sjøen komen inn på dekk. Det var mykje oljeblanda selblod og sjøvatn i alle lugarane.

Maskinisten melde at no var sjøen nær ved å nå svinghjulet på hovudmotoren. Sjølv om det under svinghjulet var sveisa inn ei svær hjulpanne, visste alle om bord at dersom me ikkje greidde å halde sjøen under der den var no, då ville hovudmotoren stoppe. Då var alt håp ute.

Ukjende krefter vart teke fram. Krefter som ein må tru ligg på botnen av sjela, og berre vert teke fram når ein er nær dødsgrensa. Dekkpumpa fekk atter ny kraft og isen i riggen vaks for ei lita stund noko mindre. Alle om bord var nedtrykte. Ingen sa eit ord.

Det var likevel så nyttelaust i den sterke vinden. Kjøtsåra og frostskadane på hendene blødde jamt og fraus til is, som ein måtte slå bort med ein kniv.

Ein hadde nesten ikkje lenger kjensle i kroppen. Smertene var såleis lindra. Dei vart frosne bort i den bitande kulden og dei ekstreme vindkasta. Vottar og ytterkle var gjennom trekte med sjøvatn og storkna blod. Det var ei kvide å ha det på seg.

Leppene kring munnen var sprokne. Dei som hadde skjegg eller bart hadde store isklumpar hengande der. No var grensa nådd, det visste vi alle. Ei usynleg yttergrense som ein ikkje kunne stige over utan at livet tok slutt.

Tankane for viljelaust att og fram i hovudet. Stundom var ein komen inn i varme og opplyste salar der ein høyrde vakker musikk og såg eit vidunderleg ljøs. Stundom såg ein grøne enger og rennande bekkar eller ein var komen inn i stova heime saman med kjende og kjære. Det var i slike ustabile stunder at ein måtte passe på kvarandre.

Det var og i slike stunder det syntest så lett å ta av seg sko og klede og gå desse hallusinasjonane i møte. Alle visste at dette bar mot ein sikker død.

Ein lettbåt med noko naudproviant, var gjort klar til å setje på isen dersom skuta skulle gå ned. Alle visste likevel, at det å gå på isen i dette vêret var berre ei kort utsetjing. Ja ei svært kort utsetjing.

No var det ingen ting meir ein kunne gjere. Alle luker, lugardører og keising dører, var skalka eller bolta att. No var det berre å halde på med sitt så lenge skuta heldt seg flytande.

No var der ikkje håp lenger, det skjøna alle. Det var likevel ingen panikk om bord, ikkje skrik eller rop eller uro. Ein nesten umerkande gråt eller ei stille bøn kom fram mellom sprukne opphovna lepper. Ei bøn kanskje om at den allmechtige måtte ta vare på dei som var att

heime. Nokre stille og rolege tankar. Ei indre ro i eit slags siste farvel.

Då var det noko som hende. Det kom liksom heilt umerkande. Det var liksom ikkje den same hylinga den same vindstyrken, det same voldsomme brusande uvêret.

Fleire av mannskapet lyfte litt på hovudet. Dei såg spørjande på kvarandre. Var det nokon av dei andre som merka dette? Var det verkeleg sant? Fanst der eit ørlite håp om berging?

No merka vi det alle. Vinden holdt på å spakne. Etter meir en seks døgn med eit umenneskeleg uvêr var der likevel håp. No måtte vi handle fort. Alle mann vart sette inn med å pumpe. Merkeleg nok gjekk vatnet verkeleg nedover. Etter mange timar med umenneskeleg blodslit var sjøen komen så langt ned på skutetida at ein kunne sjå på skadane.

Mjølsekkane i proviantromet vart tømde på golvet. Sekkane vart brukte til å kile inn i dei største sprekkene i skutetida. Nokre av mannskapet vart sende ned i lugarane for å rydde opp. Andre måtte sjå over alt som var knust og ramponert. Mange av mannskapet var så utslitne at dei sovna der dei stod eller sat. Dei fekk sove ei stund før dei måtte på att. Etter kvart fekk ein rydde opp og tette skuta slik at ho ikkje lak så mykje.

Maskinisten fekk rigga til eit slags naudaggregat så vi fekk i gang ei lensepumpe og noko naudljøs. Då kunne ein og arbeide om natta.

Dagen etter hadde vi sett skuta så nokolunde istand for heimreisa. Alt laust på dekk vart surra og elles sett i stand for heimturen. Då vi hadde fått i oss noko varm mat og sterk kaffi, steig humøret. No stemnde fangstskuta «Rundøy» utruleg nok for fulle segl og halv maskin ut av isen og la kursen mot heimlandet.

Det var meir en merkeleg å vere rormann på «Rundøy» no. Skuta ville gå i alle retningar. Det var som om akterenden ikkje ville fylgje baugen og resten av båten. Lite visste vi då, og det var sikkert det beste, at der ikkje var eit einaste heilt spant att frå bakre keising til fremste lukekarm. På verkstad seinare på året, viste det seg at alle spanta var knekte.

Skuta vart halden saman berre av den utvendige ishuda og nokre jarnvinklar i maskinrommet. Godt var det at vi var uvitande.

Turen heim gjekk fint. Vi var sjølv sagt meir en glade då vi såg land. Gleda vart meir en kortvarig. Då me kom i hamn fekk vi vite at dei sakna fleire skuter. Mellom disse var «Pels» og «Buskø» og nokre skuter frå Nord-Noreg. Nesten 80 mann var sakna. Det var inga stor glede for oss som fekk kome heim og møte att slekt og vener når ein visste at så mange fangstmenn låg att der oppe.

Denne turen i Vesterisen 1952 var eit mareritt som gjorde eit meir en uslettande inntrykk på alle. Dei som hadde kjempa så makelaust, men likevel låg att der i ishavet dette året. Dei hadde i alle fall gjort ei bragd, sjølv om dei ikkje fekk oppleve å kome heim att til sine kjære.

På femtiårs-minnedagen for forlisa vart eg beden om å skrive eit dikt til ære for dei som kom bort. Diktet vart framført i Hareid kyrkje der meir en tusen menneskje var til stades. Eg tek med dette diktet som ein hyllest til dei som kom bort.

Minnest dei frå Vesterisen 1952

Dikt av Rasmus K. Fløtre

Det er så mange hendingar som i minnet mitt
ligg gøymt
men nokre er for alltid svunne bort
Men eit av desse minna har eg aldri aldri
gløymt
femti år av eit liv er tross alt så kort.

Eg var yngstemann om bord då vi segla ut frå
land
med ishavsskuta «Rundøy» av Ålesund
Og i solgangsbris vi kosa oss og rette tonen fann
medan andre tok ein liten høneblund

Etter nokre fine dagar kom vi fram til Vesteris
Der vi skulle fange sel i isens land
Men vi visste ikkje då at den svale friske bris
skulle bli til storm og grav for mange mann

Det var tredje dag om kvelden, vi såg då sol
gjekk ned
at der himlen før var blå der vart han grå
Og i lufta låg ei stille og ein uroventa fredag
som sjølv garva ishavsmenn ei kunne spå

Men vi slapp å vente lenge der vi surra alt på
dekk
og fekk skuta ut i noko større råk
For i same stund kom stormen som slept utav ein
sekk
fylte hav og himmel med eit voldsomt bråk

No vart skuta sett på ende det var ein kamp på
liv og død
og vi høyrde knapt mannemål om bord
For i stormens harde vindkast var eit mannskap
no i nød
og ein gut vart mann og stod for sine ord

Det song i mast og rigg der vi stod og banka is
og til pumpene me gjekk kvar mann om bord
Og i tredve graders kulde streifa tanken nok
forlis
der vi kjempa hardt mot overmakta stor

Ja vi dreiv i svarte natta attom store fjell av is
som kunn skru oss saman som eit lite strå
Men vår høvedsmann på brua fekk oss merkeleg
forbi
og vi kunne for ei stakkar stund litt oppreist stå

Og på bakken stilna praten der vi samankrøkte
sto
og fekk melding om sjø i alle rom
Og kvar hand og fotfekk krampe når vi etter
kvart forsto
at no, var det den store orkanen kom

Det kan ikkje lenger skrivast, for det finst ikkje
eit ord
som kan attergje den angst og sorg og skrekk
Som vi ved ei enkel melding over radioen om
bord
om fleire skip i nød var sprunge lekk

Inn i skuta var det myrkt i lugaren var der sjø
så det vanka lite søvn og lite mat
Men i skapet bak om keisinga vi fann ei boks
med frø
som vi blanda ut med vatn til litt salat

Etter åtte dagers blodslit eller kanskje var det ti
stilna endeleg orkanen av til bris
Eg seig dødstrøyt om på dekket der på kne på
trøya mi
takka Gud for at han berga oss frå forlis

Skuta den låg tungt i sjøen, mangt var knust til
pinneved
to motorar gjekk i knas i svart eksos
Og i tankane vi undrast at vi ikkje gjekk ned
då vi gjennom skutesida skimta ljøs

Og frå bakre dekk ved keising og til fremste
lukekant
var kvart spant slått av og heldt knapt nokon ting
Og ein diger bjelke under dekk hadde flytta seg
so sant
heldigvis så vart han stansa av ein ring

Mange mannskap der i isen var nok verre stilt en
oss
der dei kava rundt i is på opprørt hav
Der dei slost mot storm og kulde og med havet
som ein foss
ofra alt om bord, men fann til slutt si grav

Vi kom oss sakte heimatt for segl og litt maskin
og vi jubla høgt då vi endeleg såg land
Men gleda den vart kort då i hamn vi segla inn
og fekk vite at dei sakna åtti mann

Det var ven og kamerater, det var far og son og
bror
som i natt og myrke fann si våte grav
Det var menneskje i kvardagen som vart heltar
der om bord
i sin kamp for kone og born på opprørt hav

Eg har stundom sent ein tanke til deg som er så
stor
at du aldrig treng ein Gud, og til å be
Eg sku gjerne sett deg skjelvande i dødsangsten
om bord
der du djupt i bøn fekk bøye dine kne

Til alle dei som kjempa sårt men sokk i havet
ned
Ein kross er reist i hjarte vårt med innskrift.
Kvil i fred.

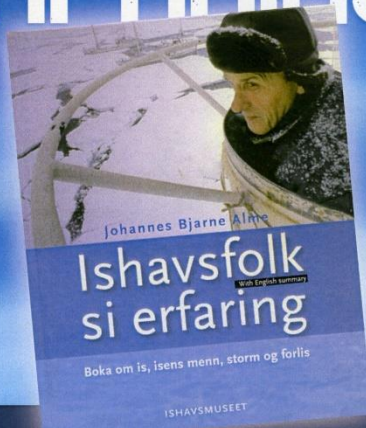
P O L A R B O K A

ISHAVSFOLK SI ERFARING

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

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

Kr. 398,-



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

Ishavsforeningen Jan Mayen på tur med Polarstar

Ishavsforeningen Jan Mayen er en forening for personell som har hatt et engasjement på Jan Mayen for forsvaret eller værvarslinga.

Værvarslinga har en historie på øya tilbake til 1920, og forsvaret tilbake til 1958.

I dag er det 18 personer på øya, med 6 mnd kontrakter.



Forbindelsene til øya er med forsvarets Hercules som lander på en "feltstripe" av lavasand, samt skip som må sette i land personell direkte på sandstrendene da det ikke finnes havner.

5 mai 2018 fikk veteraner fra Jan Mayen en minnerik tur med ishavsskuta Polarstar. Under Polarstars restaureringsperiode i Polen, hadde jeg regelmessig korrespondanse med Willy Nettet. Masse bilder og hyggelige ord gav en spennende innføring i det store arbeidet som ble utført med å tilbakeføre denne flotte skuta til originalen.

Informasjonen ble presentert på våre møter i Ishavsforeningen Jan Mayen og vakte stor interesse.

Ishavsskutene ble benyttet ved transport av mannskap og gods til øyene Jan Mayen, Bjørnøya, Hopen og Svalbard.

En av disse skutene var Polarstar og minner ble delt.

Flere av Jan Mayen veteranene har også hatt

opphold på de andre øyene i Ishavet.

Været lørdag var perfekt for båttur, så turen inn Hjørundfjorden med servering av nydelig fiskesuppe til lunsj var en uforglemmelig opplevelse.

Dagen ble avsluttet med et minnerikt besøk på Ishavsmuseet Aarvak om kvelden.

Museets dyktige guide ga oss en interessant innføring i skuter, selfangst og ishavshistorie. Vi avsluttet så med en nydelig middag med moskuskjøtt, Polarstarøl og Moskusakevitt.

Å stå på brua på Polarstar brakte frem mange minner.

Dessverre kolliderte tidspunktet for turen med konfirmasjoner og andre arrangementer, så flere av veteranene kunne ikke komme. Men vi som hadde anledning fikk mye å fortelle videre. Stor takk til Willy Nettet, Webjørn Landmark, et meget hyggelig mannskap om bord på Polarstar, og til alle vi møtte på Ishavsmuseet.

Da håper vi på tilsvarende turer i fremtiden. Kanskje en tur til Jan Mayen igjen?

Bjørn Fredriksen.

Leder Ishavsforeningen Jan Mayen



Ishavsforeningen Jan Mayens medlemmer etter tur på Hjørundfjorden.

S/S «Riis» sin siste seilas

Fortalt av Sverre Døving

Den 25. februar 1925 klokka 5 om morgonen reiste vi med ishavsskuta «Riis» frå Brandal med fullt mannskap på 14 mann på tur til Kvitsjøen.

Desse var med på turen:

Skipper	Jon Vik
Første skyttar	Oskar Lingås
Andre skyttar	Ruben R. Brandal
Maskinist	Sverre Abelset
Fyrbøtar	Elias Rasmussen
Stuert	Leif Nilsen
Fangstmann	Peder Linge
Fangstmann	Sverre Døving
Fangstmann	Edvard Mork
Fangstmann	Peder Sjøstad
Fangstmann	Olav Grønningsæther
Fangstmann	Bernhard Jemtegård
Fangstmann	Ludvig Solem
Fangstmann	Arthur Langdal

Arthur Langdal var yngstemann ombord.

Vi kom til Bodø den 2. mars klokka 20.00

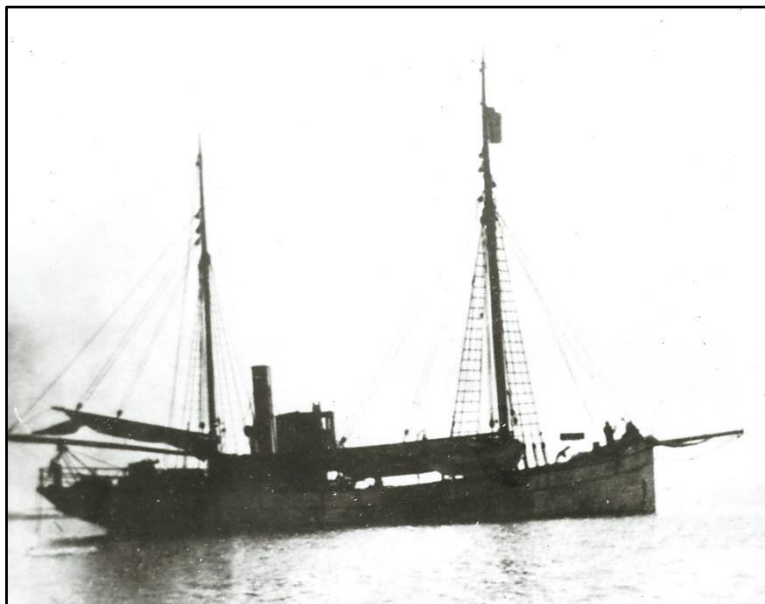
I Bodø skulle vi ankre opp, men vi var så uheldige at kjettingen spratt opp av saksa, og heile lengda rausa ut og alt saman gjekk til botnar.

Vi fekk låne eit varpanker med hamnevesenet, men det sleit vi frå oss. Så skulle vi prøve med ein dregg, men no hadde det huka i ankeret til hurtigruta og vi heldt på å drage henne frå kaia.

For å finne ankera våre igjen så leigde vi bergingsdamparen «Uller». Dei prøvde først med sokning, sidan med dykker. Dykkeren gjekk ned på botnen, men sjøen var så grumsete at han såg ingen ting. Han vart difor kalla opp att med ein gong. Så tok vi til å gå sakte att og fram medan vi slepte på patentankeret, og endeleg så gjekk vi oss fram på kjettingen og fekk han opp.

Om kvelden var vi på fest i «Nordlands Fremtid».

Det var eit kommunistisk ungdomslag. Der var det foredrag, og emnet var: «Hvorledes skal vi



Ishavsskuta «Riis» av Brandal.

lettest arbeide i vårt land». Men eg må få lov å seie at talaren hadde ein livleg fantasi og bygde mange luftslott.

Om natta klokka tre letta vi anker med Tromsø som neste stoppestad. Den 6. mars klokka 17 kom vi til Tromsø, og der tok vi ombord kol og vatn. Men uhellet hadde forfylgt oss heile tida, og det gløymde oss ikkje no heller.

Så snart vi hadde fått ombord kola og fylt vatn, så reiste alle mann på land. Då vi kom ombord att, så sto vatnet heilt opp under fyrrsita i maskinromet. Vi kunne først ikkje forstå kvar vatnet kom ifrå. Men då vi skulle sjå etter, så var proppa i botnen på vasstanken gått ut, og 9000 liter med vatn var gått til spille.

Vi gjekk frå Tromsø den 8. mars klokka 19.30 med Hammerfest som neste mål. Dit kom vi 9. mars klokka 04.30, og der fekk vi fylt vasstanken vår på nytt. Hammerfest er ein liten by og ligg i ly av eit bratt fjell. Vi fekk så vidt høve til å sjå oss om i byen. Eg kjøpte eit kort med bilete av byen, og gjekk so opp på ein kafe for å skrive på det. Men det var ingen fin kafe. Då eg let opp døra, slo det ei fæl lukt i mot meg av øl og tobakk. Der var fullt ved alle borda av finnar, lappar og kven i sine brokute bunader. Vi reiste frå byen klokka 19.30, og rekna med at det ikkje var fleire stoppestader før vi kom opp i isen.



Samling i Kvitesjøen. Frå høgre: «Riis», ukjent, «Isblomsten» og så ser vi baugen på «Flemsøy».

Den 10. mars klokka 17 passerte vi Vardø, og no såg vi det siste av vårt kjære Norge. Vi skimta kysten berre som ein liten lav gard med ein og annan fjelltoppen som stakk opp, og så tok vi til på Varangerfjorden i smult, fint ver.

På frivakta mi den 11. mars heldt eg på med klesvask, og sidan tok eg meg ein strekk på køya. Då kom tankane på mine kjære heime og på heimbygda som eg no skulle vere borte frå ei stund. Vi var no komne over Varangerfjorden og gjekk mot søraust langs Murmanskysten, om lag tre mil frå land. Vi venta å kome opp til iskanten neste kveld. Det var landvind og litt sjø.

Dagen etter var det ikkje greitt å skrive i dagboka, for denne dagen fekk vi uver og storm. Eg låg på køya mi, og sjølsagt så var det heimen som var i tankane. Men det vart ingen søvn på meg, skuta rulla slik i det opprørte havet at det var ikkje råd til å ligge roleg i køya.

Så kom ordren: - ALLE MANN PÅ DEKK!

Ein måtte berre hive på seg kleda og kome seg på dekk så fort som råd var.

Det var ikkje vidare hyggjeleg å arbeide på dekk, avdi sjøane slo ustanselig over skuta, og det var so bitande kaldt at sjøskvetten fraus til is på oljekleda. I dette forrykande uveret måtte vi halde på å hive opp, låre og reve seil. Det var eit særst farleg arbeid. Men det gjekk bra. Kvar for oss måtte vi passe på å halde oss faste i eitt eller anna. Då kom det melding frå maskina at skuta var sprungen lekk.

Etter dette vart det inga hyggjeleg natt. Det vart ei natt som eg aldri sidan har opplevd, og som eg vil vone at eg aldri meir frå oppleve. Når vi låg nede i bårdalane, så såg vi berre himmelen over oss og for kvar brottsjø som kom kunne ein tru at vi vart gravlagde i kavet. Men merkeleg nok så lyfte skuta seg opp att gong etter gong, endå ho var halvfull av sjø, og dertil var og tunglasta frå før med kol og proviant.

Vi hadde fått eit hol i baugen på skuta, og for kvar sjø ho stanga mot, sto det ein sprut av sjø rett bak i mellomskotet så det small. Og dette holet vart berre større og større. Når vi fekk sløre unda veret, vart det litt betre med lekkasjen.

Vi sette kursen for Vardø, men det var få av oss som trudde at vi kom så langt. Klokka 4 om morgonen var vi 4 mil utanfor Murmanskysten. Alle mann i arbeid.

Fem mann med dekkspumpa, resten av mannskapet var i maskina og bar opp sjø i pøsar. I maskina var der så varmt og maskinrommet var fylt med råddamp, slik at det var vanskeleg å sjå kvar ein gjekk.

Men det var det same korleis vi enn streva, lekkasjen vart berre større og større, og det såg ut til at forlis no var uungåeleg.

Eg, Solem, Peder, Edvard og Arthur arbeidde med dekkspumpa på harde livet, heile tida hadde vi brottsjøane, som stadig slo inn over dekket, over oss.

Då brått kom det ein ny brottsjø, den største for heile natta. Vi såg han kom, så nokre klarte å hoppe inn i byssa, andre ned i maskina.

Arthur tok tak i øvste byssedøra og hang der. Ruben kom seg ikkje tidsnok i ly. Og vart teken med utanbords, men han hadde tak i ein laustamp og vart slengt inn att på dekket. Det var vel eit Guds under. Ein robåt som vi hadde bunden fast på dekk, vart riven laus og knust til pinneved og alt forsvant utanbords.

Vi var våte til skinnet og kleda våre tilisa og stivfrosne. Dei som var i maskina hadde fått seg eit uventa dampbad. Men inga råd med det. Alt måtte prøvast, elles ville vi gå til botnar. Då sende skipperen opp nokre naudrakettar til ein båt som ei stund gjekk ved sida av oss. Men dei gjekk berre vidare. Det var vel lite truleg at han hadde kunna gjeve oss noko slags hjelp i dette veret.

Peder og eg sat inne i byssa og kvilte mellom pumpetørna. Då sa Peder: «Å, nei vi ser nok ikkje Norge meir, Sverre.» Det var ikkje særleg oppmuntrande å høyre.

Så klarte vi ikkje meir, alle var dødstrøyte.

Vi gjekk framleis unda veret med russekysten som mål. No var det berre sovidt at maskina sveiva rundt. Ho arbeidde tungt, og sjøen sto no opp under fyr-rista og sløkte litt etter kvart fyren. Maskinfoelka var fortvila. Men ei seilfille som vi hadde i toppen gav skuta fart likevel.

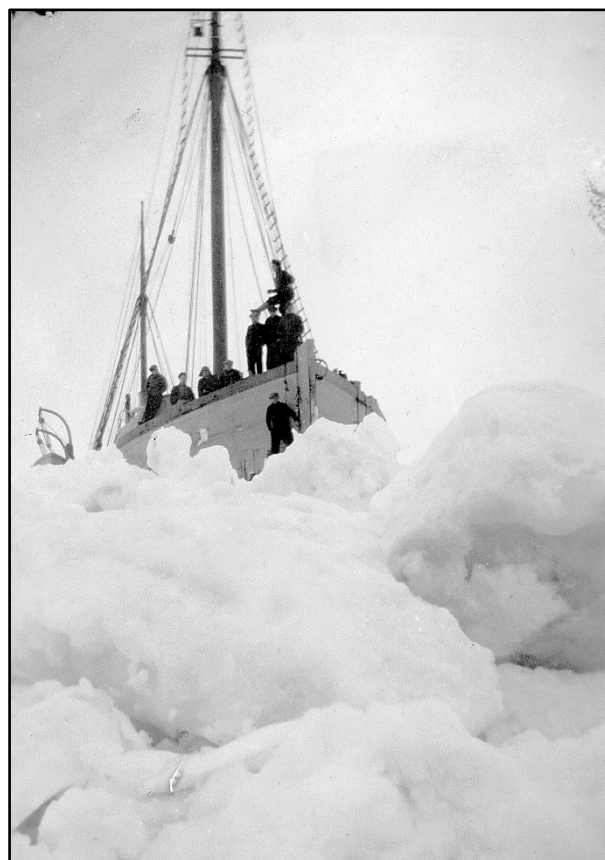
Då hende det verste, rorkjettingen sette seg fast, og det var ikkje råd å få styring på skuta.

Kjettingen hadde frose fast i kaisinga. Oskar og Peder arbeidde på spreng for å få kjettingen laus. Peder tok av seg mykje av kleda for å kunne krype så langt innunder som råd var. Det var eit under at han ikkje drukna.

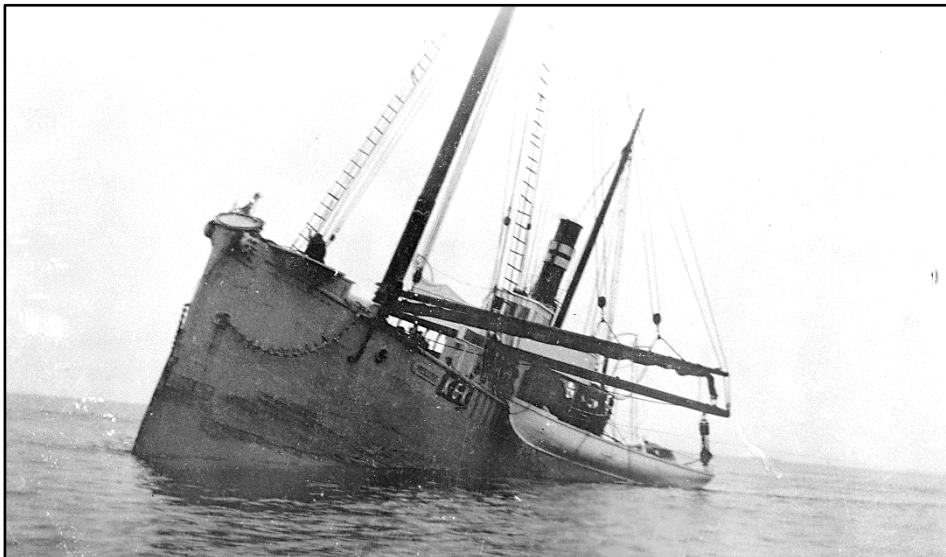
Endeleg så klarte dei å få kjettingen laus, og vi fekk dermed på nytt kontroll over skuta. I mellomtida hadde skuta gått rett mot fjellet. Utan styring ville ho ha blitt knust til pinneved. Med vi klarte å svinge om eit nes, og dei som sto til rors fekk sjå ei opning i fjellet. Skuta gjekk mest på tvers igjennom denne opninga, som ikkje var mykje breiare enn skuta var lang.

Vi svinga inn i den bukta med god fart, og snart tok skuta botnen. Fyrst så seig ho av grunnen, men snart tok ho botn ein annan stad.

Der står skuta fast, ho legg seg over til babord side og legg seg så inn til ein stor stein, liksom ho var trøyt av ferda. Vi var heldigvis komne på fast grunn. Inne på land, på styrbords side, var der nokre hytter. Vi fløytt, men der var ikkje livsteikn å sjå.



Isskruing i Kvitesjøen. Her baugen på «Polarbjørn». Foto frå Gudveig Berge



Der står skuta fast, ho legg seg over til babord side og legg seg så inn til ein stor stein, liksom ho var trøyt av ferda. Her er det «Vesleper» som har gått på ei grunne i Kvitsjøen. Foto frå Anton Sulebakk.

No fekk vi endeleg til og råd til å få oss mat, det hadde vi ikkje smakt på to døger. Mannskapslugaren var full av sjø og så tilisa, at det var ikkje råd å vere der før vi fekk gjort der reint. Vi gjekk i kahytta akterut og laga oss til med mat der. Nokre av karane var dårlege av sjøsykje. Eg hadde heldigvis vore frisk som ein fisk like sidan vi reiste heimanfrå. Det var stilt i lugaren, det var lite prat i karane. Alle var trøytte og hadde nok med sine egne tankar.

Eg vil tru at dei fleste av oss sende ei takk oppover til han som hadde redda oss frå ei våt grav. Så måtte vi til å tømme lugaren og få gjort reint der, så vi kunne få oss litt somn. Vi la oss ned i dei våte kleda vi hadde på oss. Dampen sto stinn opp kappedøra. Men ingen av oss vart sjuke av dette. Vi var på dekk igjen klokka 15. Skuta låg framleis like trygt.

Så oppdaga vi ein mann som kom springande. Det var ein russar kledd i reinskinnspele. Vi tok han ombord. Det var vanskeleg å forstå språket hans, men vi forsto so mykje at der skulle vere telefon fire russiske mil borte. Oskar og fyrbøtaren gjorde seg klar til å fylgje han for å prøve på å få sende bod heimover om situasjonen vår. Dei fekk reinsdyrskyss over fjellet til Sakrabotn, som kolonien heitte.

Den 14. mars klokka 2030 fekk dei sendt telegram til Vardø. Vaktbåten «Heimdal» skulle truleg ligge der. Men det var uvisst om boda nådde han. Kanskje fekk vi snart sjå Norge igjen, kanskje. .

Ein dag kom det ombord sju russarar som skulle hente proviant som betaling for reinsdyrsskyssen over fjellet.

Så var det om å gjere kva vi skulle finne på å fordrive tida med. For dette kom til å bli lange dagar. Vi var komne til ein framand kyst, utestengde frå alt. Vi hadde berre vraket av skuta å halde oss til, og berre mannskapet å omgåast med. Vi var ein tur i land og gjekk fram til nokre reinsdyr som gjekk og beitte. Dei var så tame at vi kunne gå heilt nær dei, klappe dei og fotografere dei.

Den 15. mars var det sundag. Det var ein rar sundag, her låg vi innestengde i Tyraskibai, som staden heitte. Det er ei lita bukt, som skjer seg inn i landet, ei 400 til 500 meter, og halve bukta er tørrlagd i fjøre sjø. Skuta låg omlag på det turre. Det hadde sikkert vore springflo då vi kom inn.

Vi gjekk opp på eit fjell og sette opp ein stor vimpel, i tilfelle det skulle kome ein båt farande forbi og som då kunne sjå naudsignalet vårt.

Vi kunne sjå tre trålarar som låg utanfor kysten, men dei var så langt ute at dei vanskeleg kunne sjå noko inne på land.

Vi tok oss også ein tur inn til dei hyttene som russarane budde i, for å sjå korleis dei levde. Men der såg det trist ut. Der var so stygg lukt at eg var snar å kome meg ut. Der var til og med hønsebur på kjøkkenet. Hønsa var plassert i eit skåp midt oppe på veggen, tre høner og ein hane.

Eg gjekk bort til nokre reinsdyr som låg der mest nedsnøa, strauk snøen av dei og klappa dei. Eg tok fram tobakksøskja mi og gav tobakk til ein av mennene, han vart både glad og takksam for gåva. Han peika på ein haug med reinsdyrhorn

som han ville eg skulle få av, og eg fann meg ei lita grein som eg ville taka med heim om vi nokon sinne kom oss der ifrå. Då eg kom ombord igjen, så syntet det seg at sjøen sto midt fram i lugaren, det var blitt flo sjø.



Ukjend kar med reinsdyrsskalle, Kvitesjøen 1924. Foto frå Anton Sulebakk.

Den 16. mars rodde vi ut til eit nes med eit bensinfat, som vi ville sprengje i lufta til nødsignal. Vi hadde også med oss rakettar som vi ville sende opp.

Vi kunne sjå seks trålarar som låg tre-fire mil utanfor kysten. Men diverre, det skulle mykje til for at dei kunne sjå og høyre oss. Det var tungsamnt å gå der og sjå båtane og redninga utanfor kysten og ikkje kunne nå tak i dei.

Det kom to russarar, ein sersjant og ein korporal, frå Sakrabotni med telegram til oss frå Vardø. Men det var blitt heilt uforståeleg, vi skjønna ikkje eit ord.

Eg laga meg ein ny sjømannssekk av seilduk til å ha kleda mine i. Den første sekken min reiste sin veg uversnatta. Eg måtte stappe han i kjettingspoplen, så rorkjettingen ikkje skulle fryse fast.

Den 17. mars kom det tre menn fra Sakrabotni med nytt telegram frå Vardø med nærare opplysningar. Telegrammet vårt hadde nemleg vorte så fordreia at dei ikkje visste kvar skuta var ifrå eller namnet på henne. Når den norske vaktbåten «Heimdal» fekk eit slikt telegram om hjelp straks, skulle ein tru at dei heldt 14 menneskeliv meir verdt enn å taka til med ein slik unødvendig korrespondanse. Det vart no

sendt nytt telegram med bøn om at dei straks måtte sende båt for å hente oss.

Det kom ombord til oss ein russisk sersjant som skulle halde vakt over oss. Det var ikkje noko fin uniform han hadde den karen, ei grå vadmålsbukse, ein blå våpenkjole med reinskinnskufte og naturlegvis revolver.

Ein dag vart vi alle saman bedne opp til russarane. Det skulle vere fest. Dei hadde fått tak i 6 jenter frå Sakrabotni som skulle danse med oss. Men då vi kom inn i festlokalet, så var karane alt sterkt rusa. Dei hadde laga seg drikkevarer av raspa poteter, sukker og gjær. Den fæle drikken deira var tjukk som ei supe, og han freista ikkje. Vi fekk ikkje mat, men vi venta likevel ei stund for å sjå kva dei ville by på.

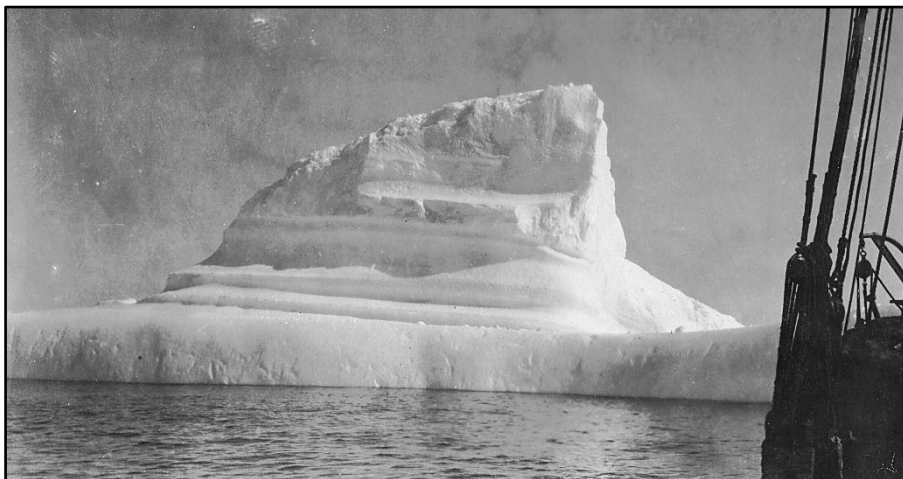
Vi reiste derifrå og ut på neset for å fyre av bensinfatet, men vi fekk det ikkje til å eksplodere. Då skaut vi hol på det med ei Krage og det vart eit svært bål. So tende vi også på 4 kanonslag og to raketter, men til ingen nytte. Det kom ikkje noko svar på signala våre. Dei båtane som var i farvatnet her, dei låg sikkert utanfor territorialgrensa, og det var for langt unda.

Den 18. mars var det klart, fint solskin og fint ver, men bitande kaldt. Det var sundag her som i Norge. Men klokka her var to timar snarare enn vår.

Skuta halla no so mykje over til babord at vi måtte sage av bordbeina på eine sida for å få maten til å ligge i ro på bordet. Det same måtte vi gjere med køyane. Skuta seig meir og meir over for kvar dag.

Den 19. mars var det same fine veret, men det var framleis kaldt. Det vart lange dagar, sidan vi ikkje hadde noko å ta oss til med. Ingen ting hende, og humøret minka for kvar dag. Berre russarane var der av og til for å kike på oss.

Den 20. mars var vi ein tur i land, vi måtte røyve på oss av og til for å halde matlysta ved like. Vi gjorde ikkje anna enn å ete og sove, og då vart dagane lange. Nokon enda på dette var ikkje å sjå. Proviant hadde vi nøgda av, og vi kunne vere glade at det gjekk med oss som det gjorde. Det hadde vore verre å ligge stivfrosne på havbotnen. Eg gjekk i byssa og steikte meg



Solem og eg vart innkvarterte med ei familie som hadde 4 born. Olav og Arthur var uheldige, dei fekk sjå eit underleg syn der dei skulle bu. Der satt det 4 – 5 mann rundt eit bord og drakk, ein hadde ramla av stolen og låg under bordet. På bordet sto ei rund, høg kake som spissa opp, det var ei skorpe utanpå, men inni kaka var det halvrotten fisk.

Isfjell i Kvitsjøen 1923. Foto Anton Sulebakk

pannekaker, å steike pannekaker vart gjort av heile mannskapet. Men det måtte helst gjerast medan stuerten sov. Eg klipte håret til 11 mann denne dagen, so no var karane fint i pussen.

Den 21. mars kom ein russisk vaktbåt frå Kvitesjøen inn til oss. Han skulle ta oss med til Sakrabortni. Det var eit heilt arbeid for oss å få sakene våre ombord til dei. Vi måtte også ha med oss so mykje proviant som vi rekna med å bruke til vi forlet landet.

Vi forlet no skuta vår, «Riis», for godt, og vi samla oss på dekket og tok farvel med henne. Mannskapet på vaktbåten bad oss med i lugaren. Dei visste ikkje kva godt dei skulle gjere for oss. I lugaren fekk oss te, sigarettar og kaker, men utan smør. Smør det brukte dei ikkje. Vi fekk no forklart kvifor vi hadde fått ein sersjant til å vakte på oss. Dei fortalde at det var for å sjå etter at vi hadde det vi trong av mat og kle, og at vi ikkje bytte bort noko i land.

Det var ein fin båt, gråmåla over det heile. Han var på 200 tonn og hadde ein maskin på 90 HK. Han hadde to kanoner, eit maskingevær og ein stor lyskastar. Båten gjorde 15 mils fart. Men mannskapet var berre unge gutar.

Vi bur med russarane i Sakrabortni

Den 22. mars kom vi til Sakrabortni. Her vart vi innkvarterte privat, to mann i kvar heim. Vaktbåten gjekk til Kvitesjøen på nytt, men dei skulle kome att om ei veke og ta oss med til Murmansk.

Av dette åt dei attåt drikken. Kona sat bort ved grua med eit spedbarn i fanget. Karane tok Olav og Arthur og heldt dei fast og ville slå i dei av drikken. Men då var det ei gamal kone borte i ei krå som reiste seg og ropte til dei, då sleppte dei Olav og Arthur, som ikkje var seine om å koma seg ut.

Dei gjekk til skipperen og fortalde kva dei hadde opplevd. Då ordna skipperen det slik at dei fekk kome til ei anna familie. Der i huset var det reint og fint, der var to born. Men dei måtte ligge på golvet i same romet som folket i huset låg. Det huset som Solen og eg budde i, var ei lav hytte med eitt rom og ein gang i den eine enden. I andre enden på huset var der fjøs med ei ku og tre sauder. Vi måtte også ligge på golvet. Medan eg sat og skreiv i boka mi, så sat kona i huset og plukka lus av ei lita gjente.

Du store syn kva vi måtte gjennomgå på denne turen, også etter at vi hadde forlist. Det var ikkje til å tru. Heimen sto i tankane mine til ei kvar tid, og dagane vart lange. Det heldt på å bli slagsmål då vi kom til lands. Nesten alle russarane var berusa, nokre av dei hadde stole eit brød frå oss, men sersjanten var der med ein gong og tok fatt i dei. Ein av dei brukte grov munn på sersjanten og bad han holde seg unna dei. Heldigvis så vart det ikkje meir av det, elles så hadde sersjanten skote mannen ned.

Den 23. mars fekk eg eit glas te om morgonen, det brukte dei til kvart einaste måltid. Dei hadde samovar i kvart hus, og det var svært god te dei laga. Kakene eller brøda deira var laga av

rugmjøl og vatn, og var so seige at eg ikkje var god til å smake dei. Det var veldig varmt, og usunn luft inne i husa med dei, litt føre middagstid besvimte Peder Sjøstad, han sto i døra og gjekk baklengs inn i kjøkkenet. Heldigvis så kom han seg fort til att.

Mannfolka i Sakrabotni var like fulle andre dagen også. Eg flytta ut om kvelden, for mannen i huset låge inne dauddrukkjen. Det var noko gult, tjukt svineri dei rende i seg.

Seinare så hadde eg meg ein herleg tur på fjellet. Eg hadde med meg geværet, så da eg gjekk meg fram på ein rypeflokk, so skaut eg to av dei, ein hare fekk eg også med meg. So no vart det ferskt kjøt på oss.

Dei arrangerte dans for oss endå ein gong, antakeleg for å oppmuntre oss. Oskar, skipperen, fyrbøtaren og maskinisten hadde drukke av konjakken som vi hadde med oss i medisinkista vår. Oskar vart litt hissig av seg, men det gjekk godt til slutt.

Den 24. mars i Sakrabotni.

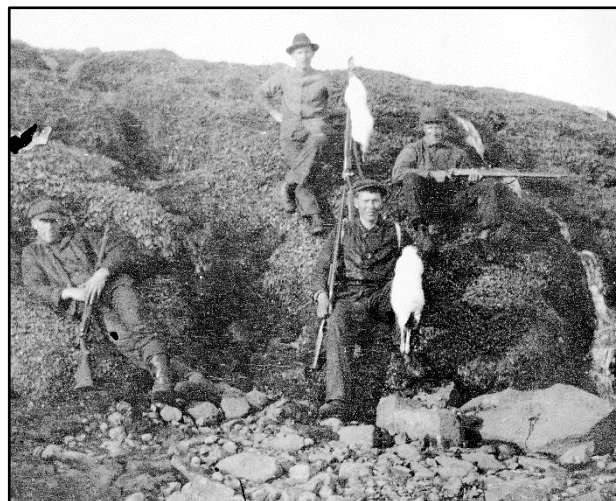
Vi hadde sove godt både Solem og eg, og vi var tideleg oppe, klokka var ikkje meir enn 6 då vi tok ein lang tur langs stranda for å sjå etter kobbe. Eg var heldig og skaut to stykke. Men den eine låg så langt frå land at det var uråd å nå i han. Den andre skaut eg på 150 meters hald, over ei bukt. Eg var ikkje så lite kry då eg kom attende med fangsten. Eg flådde kobben og salta skinnen for å ta det med heim. Dagen etter tok vi oss ein tur inneretter fjellet for å sjå etter rev, blårev, og kanskje kome fram på ein hare igjen.

Vi kunne vanskeleg fulltakke russarane for det dei gjorde for oss. Dei overgjeikk kvarandre i å gjere det hyggeleg for oss. Då eg kom attende frå jakta, var eg våt på beina og hadde ikkje byte, men han eg budde hos kom med eit raggepar og støvlar laga av reinskinn. Men med reinsemda deira sto det dårleg til. Då vi sat ved middagsbordet, so gjekk hønsa rundt oss og gjorde sitt fornødne. I kjøkenet var der ein liten stekkje der dei hadde eit svart lamb gåande. Under kamina var hønsa plasserte. Det var ikkje til å undrast på at det vart usunt for oss som ikkje var vande med dette. Men vi ville ikkje klage, berre vi kunne halde oss friske.

Det kom svartelegram frå Vardø om at vi måtte vende oss til rederiet vårt for assistanse. Det ville seie at dei overlet oss til ein uviss lagnad. Så lite brydde Den norske stat seg om borgarane sine, medan russarane mest heile tida hadde hatt to mann til å passe på oss og sjå at vi ikkje vanta noko. Dei telegraferte til og med etter ein båt som skulle kome og hente oss den 28. mars. Russarane var også nedslegne over det telegrammet vi hadde fått.

Den 25. mars var eg oppe klokka 5. Eg tok med meg mat og hadde ein lang tur inneretter fjella. Eg kom att klokka 16, men hadde ikkje skote meir enn ei rype.

Den 26. mars hadde russarane på nytt laga til dans. Dei var godt drukne og det var det ikkje fritt for med damene deira heller. På nytt tok eg ein tur på fjella, og denne gongen skaut eg ein hare. Men det vart ei underleg jakt. Eg jaga fyrst opp haren då han var berre fire meter frå meg. Men med det same eg trykte av, så ramla eg bakover, så skote gjekk rett opp i lufta. Eg kom meg på føtene igjen, men då var haren 100 meter burte. Eg plystra på han, og då sette han seg ned. Peder Linge skaut også ein hare, han brukte Arthur som hund. Nokre av dei andre hadde skote ryper, og dermed så heldt vi oss med ferskt kjøt.



På harejakt. Foto frå Anne Karin Notøy.

Den 27. mars var det snøkave og rennefok. Solem og eg sat inne og sydde på skor saman med mannen i huset. Eg fekk med meg Ruben på jakt, sjølv om det var snødriv og vanskeleg å sjå, så kunne eg ikkje halde meg. Det var bitande

kaldt også. vi skaut på ei stor havørn, men vi bomma bår to. då vi kom heim att, så var det koma ei gledeleg melding. Det var kome to telegram, eit frå Brandal og eit frå politimeisteren i Vardø.

No var det endeleg blitt slik at vi kunne sleppe vekk frå denne røvarhola. Det hadde vakse seg til eit varmt vennskap mellom oss og sersjanten og korporalen, og denne dagen hadde vi halde på med øvingar som dei hadde lært oss. Vi såg på dei mest som brør. Vi sende svartelegram at vi kunne fylgje ein båt til Murmansk enten den 28. eller den 29. mars. Derifrå gjekk det så båt til Vardø. Denne dagen hadde Oskar og skipperen forsynda seg på medisinkista igjen.

Den 28. mars var det styggever, og vi måtte halde oss inne. Tida fall lang. Men eg hadde stadig arbeid med å klippe både nordmenn og russarar.

Den 29. mars var det sundag, eg og mannen i huset låg på køya, og han viste meg bilete frå krigen, der han hadde vore med som soldat, men kome uskadd frå det. Eg fekk ein del pengar med han, men dei var heilt verdlause. Så kom det telegram om at båten var ventande klokka 16, humøret var på topp, og vi var glade for at vi no skulle reise frå dette fangenskapet. Men enno ein gong vart vi skuffa. Båten hadde ikkje kunna gå på grunn av storm. Men vi vona på at neste dag skulle verte den store dagen då vi kunne reise frå dette filleholet.

Den 30. mars var eg oppe klokka 5, eg fekk ikkje sove lenger av di eg hadde tannverk. Ute var det storm og snøfokk, så det var vanskeleg å få augene opp. Det var nok inga von om båt i dette veret. Vi var snart so vane med vonbrot at vi var heilt sløve. Eg tenkte mykje på dei heime desse dagane. Men eg kom ikkje lenger, berre grubla og grubla i det uendelege. Eg la meg og fekk sove i tre timar, men så kom tannverken igjen, eg prøvde å skrive i dagboka, men eg gav opp.



Ein stille dag i Kvitsjøen. «Veslekari» i bakgrunnen. Foto frå Anton Sulebakk.

Om kvelden la eg meg med den faste trua at båten skulle kome neste dag. Men det vart storm den dagen også og heller verre enn før, så vi fekk berre vere på same staden. Solem og eg laut flytte, då stormen bles inn eit heilt vindu der vi låg. Sjølv familie laut også flytte, så no ligg vi alle i eit anna hus.

Så var vi endeleg på veg heim.

Det kom så brått på. Med det same vi hadde fått oss mat, så kom det telefon om at båten ville kome om ein halv time. Det vart eit heilt arbeid med å få sakene våre ombord. Vi måtte først ut til vaktbåten for å låne ein småbåt og så til lands att for å hente lasten. Fyrste turen så slo båten seg nesten full av sjø, slik at sjømannssekkane våre låg og flaut. Eg vart også heilt gjennomvåt.

Men det gjorde ingen ting, for no var vi endeleg på veg heim. Komen om bord, så sat eg på maskinrista og skulle skrive, men båten arbeidde slik i sjøane at det var uråd. Vi fekk oss mat ombord og hadde det bra. Men det bles heller meir no enn tidlegare. No kom han frå sørvest.

Den 31. mars måtte vi gå inn i ein liten fjord og ligge der på grunn av stormen. Men klokka 4 kunne vi gå igjen og snart ville vi vere i Murmansk. Det er ein by med 6000 innbyggjarar. Men korleis vi skulle kome oss derifrå, det viste vi ikkje.

Endeleg er vi på veg heim.

Ja, så var vi endeleg i Murmansk.

Oskar og eg gjekk ein tur på land, og der var det mykje rart å sjå. Dei hadde stor industriverksemd der, og på jernbanestasjonen sto det hundrevis med vogner lasta med ymse sortar varer, også sild frå Noreg såg vi der. Men attmed kvart tog sto der vakter med gevær.

Då vi kom ned til båten igjen så sto der fire høge offiserar og venta på oss, dei gav oss grov kjeft fordi vi hadde gått uløyves på land. Det var strengt forbode, så derfor sette dei no vakter på dekk med ladde revolverar.

Sidan vart vi flytte opp i byen, og der budde vi på eit stort jernbanehotell som hadde omlag 150 gjesterom. Der var til og med barbersalong.

Før vi forlet båten fekk Peder og eg løyve til å bade ombord. Underskjorta mi var heilt utslita avdi eg hadde lege på så hardt underlag. Då vi gjekk frå båten tok vi med oss kuffertane våre. Eg hadde uheldigvis seks pakkar ammunisjon i min. Då vi kom opp til jernbanelina, så sto der seks offiserar som skulle visitere oss, så vi vart både bleike og blodause.

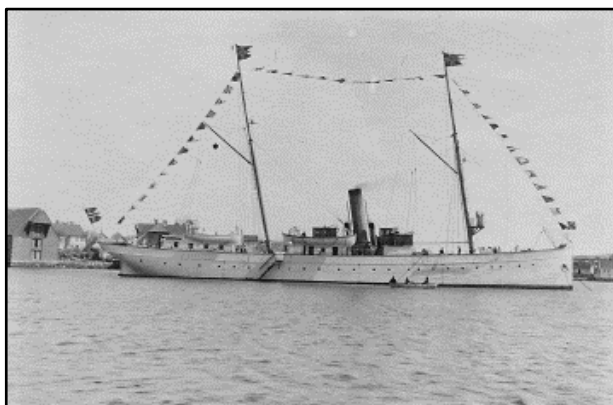
All ammunisjonen vart naturlegvis straks teken frå oss. Dei tok til og med ein kortstokk som Oskar hadde i kufferten sin. Straks dei såg at vi hadde ammunisjon, så ringde dei til politiet, så til slutt var vi mest omringa av væpna vakter.

Eg må tilstå at livet vårt var ikkje verdt mykje nett då. Men vi fekk då forklart oss, kvifor vi hadde både gevær og ammunisjon, og vi hadde elles ikkje gjort noko gale.

Snart så sat vi på hotellet vårt igjen og hadde det både varmt og godt. Men dyrt vart det for den norske staten. Det hadde sikkert lønt seg betre å sende «Heimdal» etter oss. Hotellroma kosta 14 kr. pr. dag, det vart 169 kr. for alle, og vi måtte minst vere der i tre dagar. Så kom maten i tillegg.

Til kveldsmat fekk vi grove, nesten svarte brød utan smør. Så nokre pølseskiver og te. Dette kosta 20 rublar, eller 60 kroner. Der var ein svært stor matsal med 64 bord og plass til 250 gjestar. Brennevin, vodka og øl vart servert til alle. Det var ikkje særleg hyggelegt å ete i eit slikt miljø. Der var kinesarar, japanesarar og

russarar om ein annan, og alle var meir eller mindre rusa av alkohol.



«Heimdal»

Det kom eit stort jernbanetog med 32 vogner, og vi såg også eit passasjertog som forlet stasjonen. På vårt rom var vi fire mann, det var Peder Sjøstad, Edvard Mork, Solem og eg. Det heldt på å verte vanskar for oss med betaling for maten, dei kravde betaling etter kvart.

Men skipperen ordna dette for oss på politistasjonen. Vi fekk mat tre gongar om dagen. Frukost klokka 9 med te og 4 små kakestykke med kjøt på, men utan smør. Dette var omlag som ei brødskeive heime. Middag fekk vi klokka 15, det var ein tallerken med suppe, ei tynn skinkeskive og to stykke stomp. Kveldsmaten klokka 9 var den same som frukosten.

Eg tok til å tvile meir og meir på kva tid vi kunne få reise herifrå. Politiet var med skipperen og skulle ordne ein heimreisedag, for vi fekk ikkje reise når vi sjølv ville. Vi var mistenkte for å vere smuglarar av våpen, ammunisjon og litteratur. Det kunne difor gå lang tid før vi fekk reise herifrå.

Ein kan tenkje seg eit land som Russland som nyleg hadde vore gjennom ein blodig borgarkrig, der arbeidarane hadde vunne makta. Dei prøvde då med nebb og klør å halde på makta si, og dei tok ikkje mykje for å sende ei kule i dei som vart mistenkte for å arbeide i mot dei. Men vi rekna med at dersom vi nokon gong kom derifrå, så ville den norske staten take seg av sakene.

Vi var no komne til den 3. april, og på nytt hadde det gått ein lang dag. Vi var ei runde ute i byen, og der var det mykje framandt å sjå. Særleg la eg merke til ein galge som sto på ein open plass. Attved den var der ei tribune. Denne tribuna hadde vorte utsett for kuleregn eingong, elles so trong ein ikkje å gå så langt for å sjå stor etter kuler. I dørkledninga på hotellromet vårt var der også kulehol.

Den 4. april var vi ein tur ombord i båten for å hente oss strømper, kavring og smør. Men så kom politiet og ville ta det frå oss, for dei trudde at vi hadde tenkt å selje det. Men vi kom oss klar. Då vi kom attende til hotellet, så hadde dei knipe inn på rasjonen vår, slik at vi no berre skulle få mat for 50 kopek om dagen. Det utgjorde berre for middagen. Men skipperen greidde å få tak i litt pengar slik at vi kunne kjøpe oss stomp og te.

Det kom telegram frå politimeisteren i Vardø at vi skulle fylgje ein båt som gjekk tysdag 7. april. Det var ein russisk lastebåt som var på veg til England. Dei skulle då ta oss med til Honningsvåg.

Søndag 5. april var det eit herleg ver, sol og mildt. Solem og eg var ein lang tur ute i byen, vi kjøpte oss sigarettar. Først fekk eg ein lapp på den øskja som eg ville ha, så måtte eg gå til kassa og betale, så måtte eg gå attende med lappen for å få øskja. Her var ikkje butikkane stengde om søndagane heller.

Grisar, sauer, geiter og kyr gjekk fritt omkring saman med folket, og det såg ut til at alle var nøgde med det. Det var sjeldan at ein såg kvinner som var kledd i kjolar, slik som dei norske brukte. Kvinnene gjekk i høge filtstøvlar, også oppvarningsgjentene på hotellet brukte dei.

Sersjanten som hadde halde vakt over oss reiste frå oss den 31. mars. Han vart sett på land på ein liten stad som heitte Persika. Han takka oss opp i handa for samværet. Eg var med han opp på dekket for å sjå heimen hans. Då han skulle gå på land, så tok han begge hendene mine og så: «Farvel, gode kamerat».

Då vi var i Sakrabotni, så var det han eg likte best av alle. Han kunne litt norsk, og vi sat ofte i skumringa og prata medan dei andre spelte

kort. Når han var lei av å prate, så song han til meg. Han gjorde det han kunne for å få oss vel ut av landet.

På hotellet gjekk livet sin glade gang. Vi hadde fått oss kveldsmat ein dag og sat og hørde på skrålet deira. I matsalen var der omkring 100 menneske, og dei fleste var drukne, så der var eit leven utan like. I romet ved sidan av oss hadde dei fest, dei byrja klokka 17, og der var vel knapt slutt før i 2-tida.

I spisesalen møtte eg to nordlendingar, og det kvikka opp å få snakke med nordmenn. Det var komen ein stor bergensk lastebåt, dei kom frå Amerika med bomullslast, og dei skulle ha formjøl med attende. Båten skulle ligge der i to veker.

Ein kveld var der konsert i matsalen. Felespelaren var knapt edru, men pianistinna var bra.

Vi fekk tilbod om å ta hyre på ein tysk lastebåt som låg ved kaia.

Den 7. april fekk vi ordre om å få sakene våre ombord i båten som vi skulle vere med. Stemninga vart lettare med ein gong, men dagen gjekk, klokka vart 17, og vi hørde ikkje meir. Det var vel ein skuffelse dette også. Vi heldt på å misse vona heilt om å få kome heim til påske. Men endeleg så fekk vi forlate roma på hotellet og ligge ombord.

Den 8. april var vi på veg heimover. Vi hadde sagt farvel både til hotell og kakerlakkar.

Vi fekk attende både geværa og ammunisjonen vår. Båten hadde fløytt til avgang. Men heile tida sto der politi og ein soldat på kaia og vakta på oss. Dersom vi hadde gjort den minste brudulje, så hadde vi vore ferdige.

Mannskapet ombord i båten var greie med oss. Førsteskytteren snakka bra norsk. Det var ein stor båt 3500 tonn. Eg fekk køya til andremaskinisten. Men det krydde med kakerlakker, så det vart lite søvn.

Uhellet forfylgde oss framleis. Båten fekk maskinskade. Det hadde gått ei pakning, og dei laut blåse av stimen for å kunne reparere. Vi låg inne i ei lita bukt som heitte Aleksandrovits.

Skaden vart reparert, og vi kunne gå der ifrå klokka 22.

Då eg kom ombord i denne båten, tenkte eg at her skulle det verte koseleg. Men diverre – her var ikkje berre kakerlakker, 5 store rotter heldt også til i lugaren. Eg hadde mista lysta på søvn, og på dekket var det for kaldt til å vere. Men eg hadde den trøysta at snart skulle vi få sjå norske-kysten. Vi hadde stilt fint ver, men med store dønningar.



På norsk jord igjen.

Den 8. april var det skjærtorsdag. Vi fekk feire påska på ein annan måte enn vi hadde tenkt oss. Eg tørna ut klokka 4 på morgenen, då greidde eg ikkje å legge lenger og sjå på elendigheita. Vi var no midt i Varangerfjorden, og det var så vidt at vi skimta landet.

Klokka 8 passerte vi Vardø. Den friske vinden stilna litt, men det var stor sjø. Då vi passerte Tanafjorden og kunne sjå Norges nordlegaste pynt, då auka det på til storm igjen, så no gjorde båten berre 7 mils fart. Nordkapp passerte vi klokka 6. Stormen auka på, og båten arbeidde tungt, fordi vi fekk sjøane rett i baugen.

Langfredag den 10. april kom vi til Honningsvåg, vi gjekk i land og var endeleg på norsk jord. Vi kjøpte oss mat på Sjøfartskafeen, ute var snøkave og rennefok. Hurtigruta skulle gå sørover klokka 15. Vi hadde ikkje smakt mat sidan klokka 19 kvelden før, men no fekk vi oss eit herleg mål med norsk mat. Det smakte godt etter all den sure stompen. Men det kosta oss 30 kroner.

Vi forlet Honningsvåg klokka 16, ein time forseinka. Så fekk vi oss kveldsmat, steikt kveite og poteter, med kaffi og kaker attpå. Båten heitte «Finnmarken», og han gjorde 12 mils fart.

Vi hadde fått oss tredjeplasslugar og hadde det varmt og koseleg. Vi kom til Hammerfest klokka 22 og vart liggande der til klokka 24. I Skjervøy var vi klokka 6, og så gjekk vi direkte til Tromsø. Dit kom vi klokka 12.

Ishavsskuta «Brattvåg»

Saman med maskinisten, som eg vart godvener med, gjekk vi ombord i skuta «Brattvåg», som låg i Tromsø med full last. Der vart vi godt mottekne, då maskinisten kjende skipperen frå før. Vi fekk begge toddy med sigarar og kaffi attpå.

Hurtigruta gjekk klokka 17, og kom til Finnsnes klokka 20, med Harstad som neste mål. Det kom ein kar som heitte Åkervik ned i lugaren til oss og spanderte to flasker øl på mann, det var til stor forundring for oss alle.

Ut på kvelden vart det arrangert dans på promenadedekket, og vi vart inviterte. Men det vart krangel mellom fyrbøtaren og to kraftige karar frå Målselv. Dei hadde fått strupetak på han, men vi fekk då skilt dei åt. Same karane fekk med seg Oskar og ein til ned i lugaren og spanderte drikke på dei. Dei ville også prøve styrkjen til Oskar, og det vart handbak. Men han tok desse karane som ingen ting. Men då vart dei sinte og fann på å blande sprit i portvinen, so Oskar vart døddrukkjen og langa mykje bråk.

Då vi kom til Harstad, så kunne ikkje Oskar orientere seg, so vi fekk han ned i lugaren, og til køys med han. Straks etter kom det politi ombord og spurde etter Oskar Lingås. Men styrmannen fekk roe det heile ned.

Kapteinen gav ordre om at dei måtte oppføre seg ordentleg, ellers så fekk dei gå i land.

Den 12. april klokka 3 gjekk vi frå Harstad. Vi passerte Risøyhamn, Sortland, Stokmarknes, Svolvær og Bodø. Der møtte eg heilt tilfeldig tre karar frå Hildre. Den eine var tremenning med kona mi. Sidan båten skulle ligge ved kaia i to timar, så var vi oss ein tur i land og såg oss om.

Den 13. april vakna eg av at tredjeplassgjenta kom med kaffi til oss. Vi levde som grevar no. I Sandnessjøen møtte vi to eidsdalingar som var på veg sørover. Dei hadde vore på fiske i Lofoten.

Då vi kom til Brønnøy, gjekk Olav og eg opp til Nils Grønningsæter. Vi hadde lite tid og måtte vere snare, men kaffi måtte vi ha. Dei var glade og takksame for besøket. Då vi hadde gått ein halvtimes tid igjen, så gjekk vi forbi Torghatten. Eg vart tilspurd om eg kunne spele fele, og eg var dum nok til å seie ja. Dermed så måtte eg spele tre nummer.

Etterpå så måtte eg sette meg ned saman med tre fine herrar frå Harstad. Der vanka det whiskey, pølter og madeira. Så måtte eg fortelje lidingssoga vår frå Russland. Den eine av karane var redaktør i Tromsø Tidene, og han noterte ned alt eg fortalde.

Den 14. april kom vi til Trondheim. Vi gjekk på land og spaserte rundt i heile byen. Vi var opp til domkyrkja, men vi kom ikkje inn, så var vi opp til festninga, men vi kom ikkje inn der heller.

Båten låg der frå klokka 8 til klokka 18. Vi råka på Ludvig Berdal, Olav Omenås og Ole J. Grønningsæter. Dei var svært overraska over å sjå oss, enda dei visste om forliset.

Her sluttar eg dagboka mi.

Eg reknar med at vi er i Ålesund neste dag, då får vi det nok annsamt med å koma heim til våre familiar. Det vert nok stor glede i alle heimar vi reiste ut frå, når dei no får oss vel heimatt.

Plukkfangst:

Fra skibsfarten I Spitsbergenfart

Dampskibene «Løftingen» og «Brandal», «Ishavet» og «Vesterhavet» gjør sig nu klar i Aalesund til en tur til Spitsbergen før isforholdene lægger hindringer i veien. Skibene tar med sig opover en del trematerialer m.m og tilbake til Norge kullast.

(Bergens Tidende 15. september 1918)

Pene Sælfangster

Sælfangerne «Isllys» og «Brandalingen» fra Brandal er indkommet til hjemstedet med fangster henholdsvis 2200 og 2700 dyr.

Disse to har praiet flere andre Brandalskuter, som ogsaa alle hadde fuld fangst. Likesaa har de praiet «Ishavet» og «Polaris» som ogsaa hadde fuld fangst.

Til A.S. Ishavet her i byen er kommet telegram fra Island om at «Hvitehavet» og «Sælfangeren» er indkommet dit med fulde fangster. Alt stod ellers vel til, meddeler «Aalesunds Avis».

(Norges Handels og Sjøfartstidende 24. juli 1918)

Til fangst i Nordishavet

Kutter «Makrellen» skipper P. Rønning av Espevær kom igaar fra hjemstedet for her at gjøre sig klar med utrustningen for sælfangst i Ishavet. Kutter «Alta», som var her i forrige uke i samme anledning avgik igaar fra Espevær og kutter «Havfruen» som ikke var rigtig færdig med provianteringen avgaar i dag herfra direkte til fangstfeltet. Alle kutterne tilhører B. Garvik, Espevær.

(Haugesunds Avis 27. april 1918)

Ynskjer du å gi ei gåve til ISHAVSMUSEETS VENNEFORENING?

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

Vipps-nummer

126966

Tusen takk for all hjelp!

vipps

By DNB

Bjørnejagt.

Ishavsskipperne
fortæller.

(Tromsø Stiftstidende
19de Juni 1902)



Vi sad i Chefskahytten
paa Sælfangeren
«Viking» og pratede om Jagt paa Isbjørne og
Moskusoxer. Der var «Viking»s Chef, Kaptein
Samuelsen, Førstestyrmand Peder Evensen, en
Fætter til Kapteinen paa Hertugens «Stella
Polare», to Brødre Ole og Peter Brandal fra
Aalesund og endelig Undertegnede.

Branddalene var blevet inviterede om bord til en
«liden knert», da deres Jagter «Minna» og
«Havfruen» laa i Nærheden af «Viking». Derved kom jeg i Selskab med nogle af Norges
største Bjørnejægere; thi det samlede Antal af
nedlagte Dyr naaede efter en løselig optælling
til over 300; deraf havde alene Kapt. S. gjort det
af med 100 Stykker i Løbet af 25 Aar.

Og skulde «Viking»s Skytter regnes med, blev
Tallet over 500. Alene 2den Tømmermand
havde 50 Liv paa sin Samvittighed.

500 Isbjørne! Et ganske imponerende Aantal.
Den Dag maatte Kjøbenhavnerne da holde sig
vakkert hjemme. Jeg for mit Vedkommende
havde kun «knækket» 1 – en!

Maaske kunde denikke henregnes til de største,
der lever omkring Polen, men dog langt fra til de
mindste. Thi det var kun for at være lidt
ondskabsfuld, at min Skipper havde kaldt den
for en «brystsvag Unge».

Blant disse «Storjægere» følte jeg mig derfor
nærmest som i Dameselskab uden Manschetter;
men jeg lovede mig selv at tage ordentlig
Revanche næste Gang, jeg kom sammen med
Hare- og Hønsjægere. Vi tændte vore piber og
brygede os en kraftig Kognak-toddy.

«Sidste Aar», fortalte Kaptein Samuelsen, var
der saa meget Bjørn i Ungfangsten, som jeg ikke
mindes at have oplevet nogensinde tidligere.
Naar jeg fortæller Dem, at jeg en Morgen talte

40 Stykker fra Tønden, og 6 Skuder i Løbet af 1
Uge tog 111, hvoraf jeg fik de 31, kan De nok
begribe, at vi bogstavelig levede mellem Bjørne.
Jeg opnaaede ogsaa for en Gangs Skyld at blive
«var for Bjørn». Styrmanden fortalte, at der var
Bjørn i Nærheden af Skuden, og jeg gik derud,
kun ledsaget af Kokken. Der var baade Han og
Hun. Fem Skud maatte jeg give Hunnen, førend
hun laa død i en Vandpyt paa isen. Saa kan De
bande paa, Hannen kom «rausende» ned mod
mig. Jeg vilde skyde, men opdagede, at jeg
havde bortskudt mine Patroner. Bjørnen brølte
stygt.

Vi lagde paa Sprang mod Skuden. Bamsen efter
os. Tanneberg paa «Vega» saa os stryge henover
Isen og skal have moret sig umaadeligt; men han
sendte dog Folk til Hjælp. Et Stykke fra
«Viking» mødte eg heldigvis en af mine egne
Skytter. Jeg lod ham optage Kampen og foretrak
at gaa om bord efter Patroner.



*Isbjørnjagt. «Minna» i bakgrunnen. Foto Olaf
Sivertsen Brandal.*

Det gikk saa vidt med Bjørnens Dristighed, at
den endog aflagde os Besøg om bord.

En Dag var alle Folkene ude med Undtagelse af
dem i Maskinen, Stuerten og en syg Mand forud.
Jeg sidder netop og skafer, da jeg siger til
Stuerten: «Bring en Skaal Vælling du til den
syge Gjoran».

Stuerten gaar du af Skafferummet; men i det
samme hører jeg en Lyd, der kunde tyde paa, at
Vællingen gik i Dækket.

Ind styrter Stuerten mere hvid i Fjæset end
Toppen paa «Jan» og brøler: «Bjørne om
bord!».

«Luk Døren!» siger jeg ganske stillfærdig; for i sin Forfjamselse havde han ladet den staa aaben ud til Dækket, og ind i Skafferummet vilde vi nødig have Bamsen.

Mine Rifler stod paa Broen; jeg listede mig op ad Bagtappen til Halvdækket og derfra op paa Broen. Rigtig! Der stod en Isbjørn og «glefsede» i Spækket paa et Sælskind. Jeg havde lagt «Viking» op ad en stor Isskruning, saa Folkene ikke behøvede Bebstige for at komme ned paa Isen, og samme Vei var naturligvis Bjørnen gaaet. For at tale i Fangstsproget: Den fik sin beskikkede Del! Døende tumlede den omkring mellem Skindene.

Men siden den Dag havde Stueren altid en saadan underlig sky Maade at lukke Døren op paa du til Dækket.

«Stewart! Lad os faa en Flaske Portvin!»

Styrmanden, Peder Evensen, var ogsaa en gevaldig Bjørnejæger: Paa Franz Josefs Land for et Par Aar siden var der s'gu Bjørne, der kunde «monne» noget. Og bent paa gik de. «Med «Hekla» tog vi i 14 Dage 83 Skind, deraf skiød jeg en Dag 5 Stykker før Frokost!».

Ogsaa Brandalerne fortalte om spændende Møder med «Spitsbergens Lensmand». De var begge ganske unge og optraadte i elegante Renpelse, som de havde hentet sig for et Par Aar siden paa «Nordostlandet».

Iaar vilde de begge forsøge paa at naa ind paa Grønlands Østkyst. De skjøjte efter Isforholdene, at i Juni 1900 maatte man naa derind uden Damp.

En skipper, som den foregaaende Dag desværre var faldt over bord og gaaet ned til Havkallerne, havde fortalt Dem, at han for nogle aar siden havde seet Bjørne som «Saueflokke» paa Grønlands Østkyst.

Da jeg efter en Times Forløp fulgte Brandalerne ned til deres Baad, spurgte Ole mig, om jeg ikke engang kunde have Lyst til at deltage i en Expedition til 80 Grader efter Isbjørne og Blaarev.

Han vilde da føre os derop med Hytte, Kul og Proviant og afhente os, det vil sige

Undertegnede og hans Broder Peter, næste Efteraar; thi vi skulde naturligvis overvintre der for at tage Skindene om Vinteren: I Polarnatten søger Hannerne efter Lugt af Mennesker.

Saa skulde jeg maaske lufte mig udenfor Hytten og lokke Isbjørne paa Skud! Ellers Tak» «Hvad anbelanger Rævene», sagde han, «skal jeg nok tage mig af dem; men til Bjørnejagten vil jeg nok helst have Selskab. Ellers bliver det for kjedsommeligt».

«Lykke paa Reisen og god Fangst!».

Vi stak hinanden paa Næven. En halv Time efter laa «Minna» og «Havfruen» vestover fra Styrbords Halser, medens den Jagt, der havde mistet sin Skipper, stod Østover for at vende hjem til Tromsø med Breve til Koner og Kjærester fra «Viking»'s 60 Mand.

Brandalerne gjorde det godt. De vendte hjem med en Fangst i alt af: 790 Klapmyds og Blaasæl, 52 Isbjørne, 50 Moskusoxer, 11 Hvalrosser og 2 Narhvaler. Desuden tog de med sig hjem 10 levende Isbjørne og 5 levende Moskusoxer (kalve).

Hvordan de har havt hele dette Menageri om bord paa sine 50 Tonnere, er mig rent ubegribeligt, med mindre de har delt Køier med Bjørnene.

Moskusoxene solgte de for 13.000 Mark til den Zoologiske Have i Antwerpen, at afhente paa egen Risiko i Aalesund.

At ingen af Dyrene levende naaede Haven maa jo siges at have været et kjedeligt Uheld for Belierne, men har neppe generert Ole og Peter Brandal i deres gode Nattesøvn.

Henry Ette i «Kysten»

Polfarar Børge Ousland:

-Endeleg kom eg meg til Brandal

-Eg har hatt lyst til Brandal i alle fall i ti år. Både for å sjå kva Ishavsmuseet har å by på, og dei siste åra også for å sjå utstillinga til Ragnar Thorseth, ein av dei største inspiratorane mine.

Andre etasje på Ishavsmuseet var smekkfull då polfarar Børge Ousland helsa publikum med desse orda under polarkvelden fredag.

-Kanskje ikkje så rart her er mykje folk når vi har besøk av ei slik legende, sa dagleg leiar Webjørn Landmark til dei om lag 150 frammøtte.

Foredraget til Ousland hadde tittelen «30 år med polare ekspedisjonar».

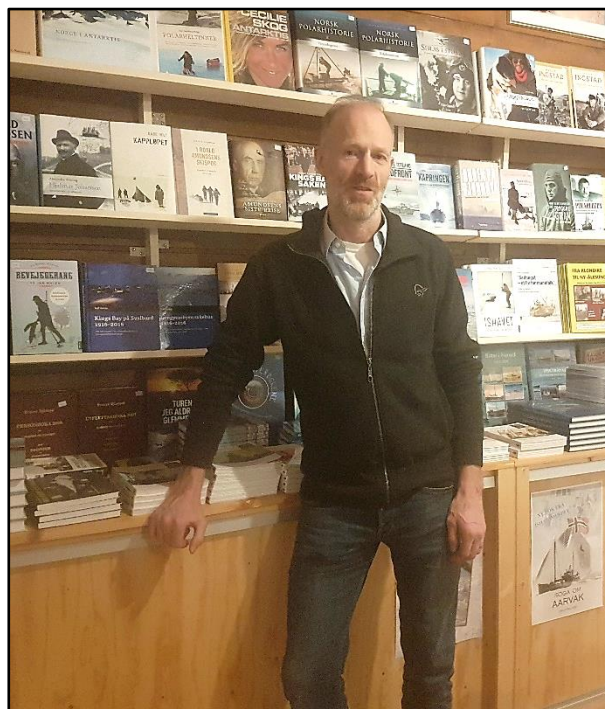
Han har blant anna gått soloturar til både Nord- og Sydpolen, og han har kryssa både Arktis og Antarktis. Han har segla gjennom både Nordaust- og Nordvestpassasjen og gått i Fridtjof Nansen og Hjalmar Johansen sine spor gjennom Frans Josefs Land.

Ein av dei mest ekstreme turane gjennomførte han i 2006, då han saman med sørafrikanaren Mike Horn gjekk til Nordpolen om vinteren. Dei er dei første som nokon sinne har gått denne turen på den tida av året.

-Mange har spurt kvifor eg valde å gå saman med ein kar frå Sør-Afrika. Svaret er at han kunne noko anna enn eg, og at vi dermed fekk ei breiare plattform.

På denne turen var det ikkje skilnad på natt og dag, og dei såg berre 10-15 meter framføre seg. På seg hadde dei spesiallaga tørrdrakter, slik at dei kunne hoppe ut i isråker og symje over.

-Turen var heilt ekstrem, men baud også på dei aller flottaste naturopplevingane. Å vandre under fullmånen, i det bleike, blå lyset var



Børge Ousland blant spanande polarlitteratur på Ishavsmuseet. Foto: Beathe Holstad

magisk. Men når temperaturen ligg på under minus 40 grader over tid, får kroppen juling. Børge Ousland snakka også ein del om klimatrusselen i foredraget sitt. Han synest det var sjokkerande å sjå korleis landskapet han har vore på tur i har forandra seg. På turar til Nordpolen, i eit 5-10 års perspektiv, ser ein tydlege endringar. Det er heilt klart eit anna landskap på Nordpolen i dag enn det var under mine første turar på starten av 1990-talet, sa Ousland.

Børge Ousland har saman med Vincent Colliard sett seg som mål og vere dei første som kryssar dei 20 største isbreane i verda. Ousland kunne fortelje om fleire brear der isen har trekt seg fleire hundre meter tilbake på nokre få tiår.

I 2010 vart Ousland saman med tre andre dei første som segla rundt den nordlege halvkule på ein sesong. Ei reise som på Roald Amundsen si tid hadde teke fleire år, tok Ousland og reisekameratane på ein sommar.

Ousland fortalde til forsamlinga at det var under si tid som dykkar i Nordsjøen at det heile starta. Det var der tre kameratar i 1985 planla den første ekspedisjonen, på ski over Grønland.

Uerfarne som dei var, gjorde dei ting på den harde måten. Men han meina at på mange måtar var dette den viktigaste turen han har hatt.

Utfordringar er der heile vegen når ein er på ekspedisjon. Farane dukkar stadig opp, på breane er det bresprekker og ras ein må passe seg for.

På Polhavet er det skruis og ofte isbjørnbesøk. Og dei hadde det vorte mange av for Børge Ousland. Han har vore på ekspedisjonar der han har måtta gje seg, men han har aldri angra på at han prøvde. Ein må lære av feila, og reise tilbake og prøve på nytt.

Ofte har det vore andre overraskingar. Som då han vakna av helikopter-dur ein morgon i teltet på tur over Polhavet frå Sibir til Canada. Ein trøtt og sliten Børge Ousland opnar teltet og kikar ut, og der står ein arabisk oljesjeik i «full uniform».

Kvar sin måte å dra på ekspedisjon på. Men sjeiken ønskte Børge god tur vidare.

Børge Ousland er utdanna dykkar, og jobba i perioden 1984 til 1993 som metningsdykkar i Nordsjøen. Han meiner at god planlegging og det å kunne stole på seg sjølv, er ein lærdom han fekk inn som dykkar og som har kome godt med på ekspedisjonane.

Med foredraga og bøkene sine ønskjer Børge Ousland å formidle gleda ved å vere på tur ute i naturen. Men han vil også varsle om endringar i miljøet som uroar han.

Etter foredraget til Børge Ousland var det ein fullsett kafé som fekk servert steik av moskus med godt tilbehøyr, og karamellpudding etter oppskrifta til ishavspioneren Peter S. Brandal.



Dimo AS – Hydraulikkspesialisten

Vil tilbyr service på hydraulisk utstyr og gjennom vårt Serviceteam står vi til teneste 24/7.

Reparasjon og service av sylindrar. Som Parker Distributør har vi stort utval av slanger, fittings, motorar, pumper og filter.

Dimo er forhandlar av HS Marine kraner
– kvalitets kraner for marine bruk.

Tlf. + 47 70 03 99 00
E-post: office@dimo.no
www.dimo.no



Skipskatt.

Av Helge Ødegård

Ein skipskatt har, som oftast, gode dagar. På same vis som mannskapet ombord har vel slike katter lite samkvem med det mottsette kjønn. Ja, nå skriv eg om ei tid før jentene tok jobb ombord på skip.

Katten eg skriv om var på båt der det var berre mannfolk. Så der stilte vi likt. Katten hadde vel sine forbindelser med "damer" han lik dei han var saman med på båten. Katten hadde det gjerne litt enklare enn oss andre. Vil tru "Knurr", som han vart kalla, hadde mindre språkproblem enn vi andre ombord. Det gjekk vel like bra å snakke med franske "kattejenter" som med engelske.

Båten gjekk stort England – Frankrike. Rivalane i land var vel like friske på bae sider av kanalen, så litt slagsmål måtte til.

Må også fortelje at denne katten hørde til på fyrbøtarsida ombord. Han hadde ikkje noko samkvem med dei på matrossida. Der var i den tid litt avstand mellom dekkfolk og maskinfolk. Hadde "Knurr" merka seg det?

Det var vinteren 1945 eg kom i lag med "Knurr". Han var ombord på ein liten båt frå Tønsberg, eg mønstra på den båten som fyrbøtar. Katten hadde fått namnet sitt av den koselege lyden den laga når vi tok han på fanget. Den var det vi kallar ein kosekatt.

Då eg kom ombord fekk eg utlevert køyklær. Det var 3 ullteppe og eit putetrekk, om eg huskar rett. Vi fekk byte køyklær når vi hadde brukt dei 3 månader.

Eg fekk med ein gong "Knurr" til køykamerat. Når der kom nye folk på fyrbøtarsida brukte "Knurr" å byte køy. Katten hadde sans for reine køyklær. Eg har alltid likt kattar, så "Knurr" var velkomen i mi køy.

Ja, "Knurr" var køykameraten min ei tid, men så kom der ein ny fyrbøtar ombord. Han fekk reine køyklær, og "Knurr" skifte då køy. Det var ikkje det at han mislikte meg, nei de var reine køyklær som det dufta godt av han ville ha.

Må tilstå eg var litt skuffa, men livet er slik ein føler seg ofte sviken.

Den nye fyrbøtaren var frå Ålesund. Mellom han og "Knurr" vart det vennskap som eg sjeldan har sett mellom dyr og menneske. Når Leif (det var namnet på den nye) var på vakt, sat "Knurr" på messebenken og venta til Leif kom igjen. "Knurr" fekk mange godord og klapp frå Leif når han kom frå vakt. Når dei to hadde kosa seg ei stund var det kaffi for Leif og mat for "Knurr".

Det med mat til "Knurr" var litt for seg sjølv. Leif kjempa for godbitar til katten, berre det beste var bra nok. Kom det ein godbit til fyrbøtarmessa hadde "Knurr" førsterett til å forsyne seg.

Det hende vi fekk ei boks med hermetisk krabbe. Denne krabben var det beste "Knurr" kunne tenkje seg. Vi andre i messa likte også godt denne krabben. Men etter at Leif kom ombord gjekk krabben rett i kattemagen. Det nytta lite å snakke til Leif om dette, vi alle måtte forstå at når "Knurr" likte denne maten måtte den få forsyne seg først, og mest. Vi kunne for moro skuld krangle litt med Leif om denne kattematen. Men alle i fyrbøtarmessa unte katten det beste. Den var vel på ein måte "mascotten" vår.

Det vennskap og kameratskap mellom dyr og menneske som vart mellom Leif og "Knurr" eit godt minne. Når Leif var fri var han og "Knurr" saman. Var Leif i land gjekk "Knurr" å venta til Leif kom ombord. Han gjekk ikkje til køys for Leif også var klar for køya. "Knurr" bytte heller ikkje køy, når der kom nye folk ombord. Han heldt seg i køya til Leif sjølv om den nye fyrbøtaren hadde reine køyklær.

Dette var i slutten av krigen, Leif hadde nok hatt mange harde og vonde år. Eg trur dette vennskapet med "Knurr" gjorde Leif godt. Var nok også godt for "Knurr" å få ein slik god kamerat. Det var godt for oss alle å ha denne "mascotten" ombord. Vi var mange nasjonar i fyrbøtarmessa, men alle var glad i "Knurr". I ettertid er det rart å tenke på at slitne, krigstrøytte sjøfolk kunne ha slike kjensler for eit lite dyr.

«Nordishavet»s forlis

«De undersøkelser som dampskibet «Ishavet» har foretat paa strandingsstedet ved Herøy har ikke ført til noget resultat.

Man gaar derfor ut fra at «Nordishavet»s mandskap har fundet døden ved forliset.



Det er bragt pa det rene, skriver «Trondhjems Adresseavis» at «Nordishavet» nat til fredag drev ved siden av søsterskibet «Flemsøy». «Flemsøy»s lænke gik imidlertid tilbunds og «Nordishavet» drev over denne og fortsatte fra sildefeltet 1 ½ time før «Flemsøy». Det er det siste man har set til den.

De omkomne er: Skipper Henrik Landmark, Brandal, maskinist Harry Iversen, Ålesund, fyrbøter Olaf Ingebrigtsen, Ålesund, Peder Sørheim, Ørsten, Olai Nossen, Ørsten, Bjarne Dahl, Volden, Iver Wetterhus, Volden, Johannes Rotevatn, Volden, Sæmund Axnes, Dalsfjorden, Jacob Bjerkedal, Volden, Martin Stafseth, Tenfjord, Knut Vaagen og Johan Vaagen, begge fra søndre Søndmør.»

(Norges Handels og Sjøfartstidende 22. januar 1918)

«Nordishavet» var bygd på Ottesens skipsbyggeri, Sagvåg på Stord i 1916 og var 91,4 fot lang.

Skuta med skipper Henrik Landmark fekk berre ein tur på selfangst, i 1917. Vinteren 1918 dreiv «Nordishavet» sildefiske i lag med «Flemsøy» ved Halten. Natta til 11. januar var skuta på veg inn frå feltet, og i snøtjukke og storm på veg til Stokksund forliste «Nordishavet» ved Kobbeskjeret nær Knarrlagssundet ved Hitra. Heile mannskapet kom vekk og ein veit lite om detaljane rundt forliset.

Ein fann att lika til Landmark, Dahl og Wetterhus, dei andre var borte.

Ei kort stund etter forliset gjekk «Draugen» og «Bratt» til ulukkesstaden for å prøve å heve

vraket som låg berre på 6 famners djupne med mastene over vatn. Men bergingsselskapet måtte gje opp då veret vart for dårleg.

I slutten av april vart det prøvd på ny å heve vraket. Dei lukkast med å heve det og festa det mellom «Draugen» og «Bratt». Desse tre båtane skulle så slepast til lands av «Ulabrand». Men på grunn av stor dønning sleit stroppene og «Nordishavet» sakk for godt på vel 70 famners djupne.

Etter forliset skreiv Asbjørn Brandal denne visa om S/S «Nordishavets»s forlis:

(det var altså 13 mann om bord, og ikkje 16 som det står i visa).

S/S Nordishavets forlis 1918

Tone: Han vilde ut frå den mørke krogen

Den fisker må så meget døie,
i storm og snekave må han pløie.
På havets vilde og hårde ryg
for sine kjære som sover trygt.

Han endser ikke på minefaren,
men er den samme og kalde karen
som våger livet for fedreland,
ta hatten av for den djerve stand!

Og ind fra havet i skumsprøyt kommer,
«Nordishavet» den barske sommer
med sild på dekket og sild i rum
og alle glade for slik en sum.

En nordost-natt utfor Frøyas klipper
i sne og sjødrev, så en allting slipper
av fyr og lykte det kommer bort
i nattens mørke så fæl og sort.

De slørte unna for orkanens rasen
og hadde Børøen ret i nasen,
og fyret peiledes i sikker kos, så skuten trengte
nok ingen los.

Snekaven kommer fra nordens kammer
og gjemmer alt med sin mørke hammer
og stenger allting for øyet bort.
«Drei skuten på været», lyder det kort.

Og skuta lystre i samme stunden,
mens seila slår med et brak i vinden,
de låres ned for at reves ind
og klar å settes for bidevind.

Kapteinen roper i talerøret:
«Bruk hjelpå maskinist, så hun avanserer,
jeg hører brændinger agterut,
gjør deres plikt – og så hjelpe oss Gud».

Men skuten drev for de vilde bølge,
det var nok undergang i deres følge.
De slengte skuten på grundens topp
og knuste kjølen så den fløt opp.

Der var ei tid til at gå i båten
der var ei tid til at ta til gråten.
Med støt og brak gjennom bråttet for
den stolte skute så sterk og stor.

Et redselsskrik gjennom larmen trengte
da skuten voldsom sig over kregnte.
De holdt seg fast, men reves bort igjen,
og sjøens brott tok dem – en for en.

På fire favner hun standset oppe,
kun over vandet stak skutens toppe.
Men intet mandskap var der at se,
der var nok ingen som gav beskjed.

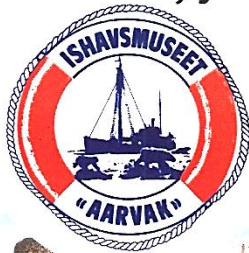
Dette drama ved Kobbeskjære
det kostet livet på seksten sjæle.
Gud hjelpe dem som sit att i sorg,
du er vår trøst og vår faste borg.

Du stolte hav med dine hvelvde panne,
vi alle fiskere må det sanne:
Du er venn og vår kamerat
om enn i døden du tar oss så brat.

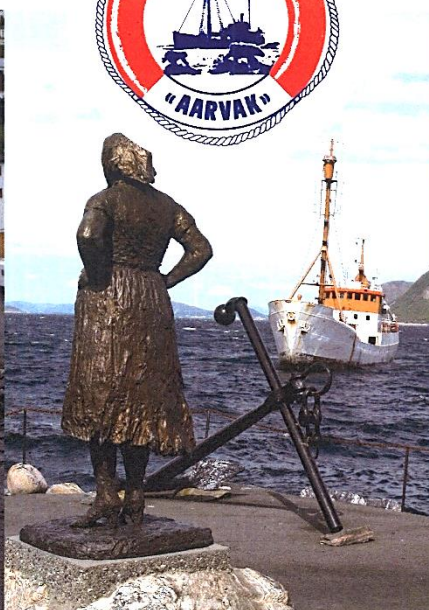
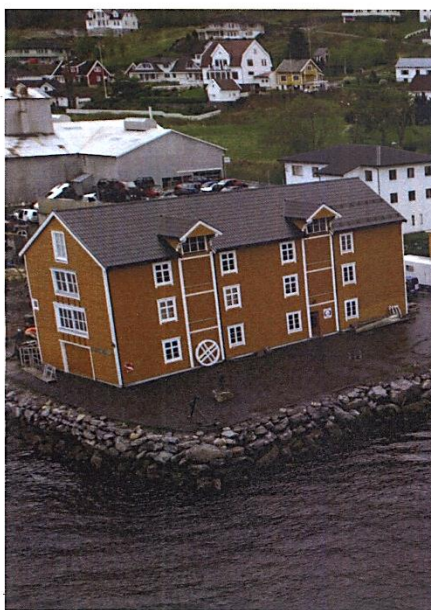
Asbjørn Brandal

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

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



EI LITA SOMMARHELSING FRA POLARSTAR

Gode Polarstarvenner,

I år kan vi prise vår og tidleg sommar som ei fantastisk tid, med mykje godt vêr og sol, det er godt å kunne ha slike periodar. Sjølv om regn og sørvest og vind er «normalen», og oss toler det med, så er alltid slike gover-bolkar fine å ta med seg.

Om bord i «Polarstar» har oss det fint! Den faste gjengen er der med jamne mellomrom, og steller og pussar og held ved like. Det er som eit eventyr å sjå karane fikse og stelle. Alltid noko å fylgje med på, skifte ei pakning, tette ein lekkasje, vaske og rydde osv osv... Uvurderleg for meg å ha med alle desse frivillige.

No i byrjinga på juni hadde eg ein ny gjeng om bord. Mine gamle fotballvenner frå Hareid, som nærmast har forlangt at dei vil olje dekkja om bord, og prøve halde dei vedlike og fine.

Dette er ein gjeng som spelte fotball på seksti-, sytti- og åttitalet, og som no nyttar deler av fritida si til nytte for idrettsanlegga i kommunen. Samt andre gjeremål, som dei finn nytte og glede i å hjelpe til på.



Smørjarane. Frå venstre Per Johan Riise, John Gjerde, Henrik Fjelly, Kurt Johnny Brandal, Leiv Arne Grimstad, Hans Petter Rise, Harald Møller og Vegard Gjerde. Foto Willy Nasset.

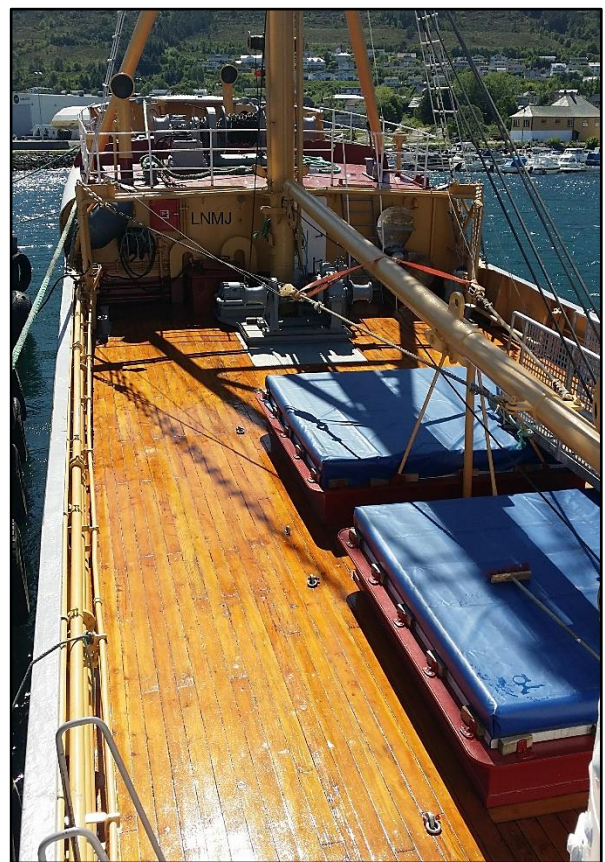
Harald Møller er den suverene sjefen i denne gjengen, og det var ei stor oppleving å få dei om bord.

Du kunne formeleg høyre kor det knaka i gamle ankel ledd, slakke leddband og slarkete gamle kneskåler. Men dei gjekk på med liv og lyst, og snart framstod båtdekket, hovuddekket, akterdekket og skipperlugaren som nye, med skinande linolje smurt på.

Det vart naturlegvis lagt inn ei god pause md kaffi og kaker, og dei gode fotballminna dukka opp, og gamle historier fortalde. Alle heilt sanne! Og eg kan berre takke so mykje.

Elles har skuta vore ute på fjorden på tekniske turar, vi har hatt mange besøk om bord også denne våren. Skuta låg i Brandal på nasjonaldagen og pinsa, og oss har hatt celebrert besøk om bord frå veteranar frå Jan Mayen. Det har vore fine dagar og no ynskjer eg alle dykk ein flott sommar. Ta gjerne turen til Hareid og Brandal, så kan det verte både skutebesøk og museumsbesøk. God sommar!!!

Helsing Willy Nasset, tlf 95070668



Hovuddekket ferdig første strøk.



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for bedre helse.

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

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



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brønnøysund, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rindal, Raudberg, Selje, Lauvstad, Olden, Selbu, Vardal, Ramstad, Larvik, Gjerdsjø, 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 senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L

Spesielt gode resultat for:

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



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x40

Eksklusive puter

– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

