



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2014 16. årgang kr. 70,-

Leiar:

Eit forlis, ei berging, og eit forlis igjen.

Under selfangst på Newfoundlandsfeltet, ved Belle Isles i 1949, får «Polarbjørn» brann under donkeykjelen i maskinromet. Brannen spreidde seg i stor fart, og flammene sto over mastetoppene då elden nådde oljetankane. Mannskapet på 25 mann kunne lite gjere.

«Polarbjørn» hadde fanga om lag 9000 sel då brannen braut ut, og det brann også lystig i denne spekklasten i forromet då mannskapet, under leining av skipper Henrik Marø, måtte gå på isen.

Her vert dei plukka opp av den canadiske selfangstskuta «Illinois», med skipper Harald Marø (bror til Henrik). Dei blir seinare overført til ishavsskuta «Herøyfjord» som er på veg heim til Møre.

«Herøyfjord» får forskyving i rekordlasten på 20.000 skinn som dei har teke, og vest av Runde er situasjonen så kritisk at mannskapet må forlate skuta.

«Flemsøy» og «Brandal», også på veg heim frå fangst, kjem til og får over mannskapa frå den forliste «Polarbjørn» og frå «Herøyfjord».

To mannskap med til saman 66 mann vert berga i stor stygg sjø. Om bord var det livbelte til berre vel halvparten av dei.

«Brandal» låg i nærleiken og bakka på vêret, «Flemsøy» kom til noko seinare. Nokre av dei forliste mannskapa vart dregne gjennom sjøane med line, andre klarte å berge seg i fangstbåtane.

Karl J. Brandal var førsteskyttar på «Flemsøy» denne turen. Han fortel seinare at det var noko tilfeldig at «Flemsøy» vart klar over dramaet som foregikk i nærleiken. Dette fekk han greie på då han skulle ringe heim og fekk beskjed om at det var fullt av naudtrafikk på linja.

Det vart utvist ein bergingsdåd utanom det vanlege.

Det vart teke slepar på «Herøyfjord», men etter kort tids slep la den seg over og forliste.

Mannskapet på «Polarbjørn» forliste to gongar på same tur!

Det er i år 65 år sidan dette dramaet hende.

10 år etter at «Polarbjørn» sjølv var med å berga mannskap frå «Saltdalingen» i svært dramatiske timar i Nord-Atlanteren våren 1939. Henrik Marø var også med «Polarbjørn» den turen.

Begge desse dramatiske hendingane kan du lese meir om i denne utgåva av Isflaket.

Karl J. Brandal som var førsteskyttar og med på å berge mannskapa frå «Polarbjørn» og «Herøyfjord» over til «Flemsøy», var forresten også med på dramatisk bergingsaksjon i 1939. Men dette var på oversiglinga til Vesterisen.

Her herja også stormen.

Karl var førstereisgut på «Flemsøy» som då plukka opp mannskapet på den forliste «Vesterhavet».

Det høyrer med til historia at han den gongen vart låst inne under dekk for å vere på ein sikker stad. Faren var skipper.

Førstereisgut var også 16 år gamle Lars Petter Brandal om bord i «Polarbjørn» i 1949. Sjølv om han opplevde to forlis på sin første tur skremde det han ikkje for eit langt liv på sjøen.

Isflaket kjem her med andre utgåve i 2014.

God lesnad, og god sommar til alle. Besøk gjerne eit museum nær deg.

Brandal 3. juni 2014

Webjørn Landmark – redaktør.

Talerøret

På dei kolefyrte skutene var det ikkje ofte at maskinfolka gjekk på do. Følte dei trong til noko slikt, gjorde dei dette på kolskuffa og slengde resultatet inn på fyrgangen.



På denne skuta dreiv dei litt mobbing av maskinisten. Dei bles i talerøret, og når maskinisten tok av tvitten og skulle høyre kva det gjaldt, slo dei vatn i røret.

Maskinisten vart litt småforbanna og lurte på hemn. Han gjorde sitt «fornødne» i ei tom boks. På denne boksa lodda han lokk, og i lokket sette han eit rør. Då dette var gjort sette han boksa inn i fyrgangen og varma den godt. Så tok han smietanga og henta boksa. Då alt var klart bles han i talerøret til styrehuset. Der var det fullt av folk. Dei tok av tvitten til røret, og lurte på kva maskinisten ville. Då stakk maskinisten røret på den varme boksa inn i talerøret. Til styrehuset kom der ei lukt som var mykje verre enn verst. Mannskapet måtte røme til friluft i ei forferdelig fart. Lukta sette seg i tak og veggar, det tok lang tid å få lufta ut. Han fekk ikkje meir vatn i talerøret til maskinen.

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28,
6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr.
250,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 500,-

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvener.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Fortuna» i Vesterisen. Foto:
Bjørn Berland

ISSN 1891-9480

Innhald

Dramaet i ishavet	side 4
Ishavsmuseet vart for lite	side 7
Tornøes ekspedisjon 1931	side 9
Telegrafstasjonen i Ny-Ålesund	side 24
Frå arkivet	side 26
Hovlid blar i minneboka	side 27
Frå arkivet	side 33
Polart samarbeid	side 34
Frå samlingane	side 35
Dagbok «Minna» 1899	side 36
Filmpremiere	side 43
«Sjannøy» 1950	side 44
Vellukka opning	side 45
Rapport frå «Polarstar»	side 48
Brandals Norvegiana	side 50
«Havsel» i Tjørvåg	side 52
Nytt frå Ishavsmuseet	side 54
Plukkfangst	side 57

Dramaet i ishavet

Av Asle Johansen

Asle Johansen forteller i denne artikkelen om dramaet som utspant seg sør av Island våren 1939. Han forteller:



Asle Johansen

Om bord i «Selis» hadde jeg min far som maskinassistent. Han fortalte at rederen til «Quest» og «Selis», Ludolf Schelderup, hadde seilingsmøte med skipperen Ingvard Johannesen på «Selis», før de seilte fra Tromsø. Det ble da bestemt at de skulle seile nord om Island, på vei til Newfoundland, og holde kontakt.

Min far, Håkon Johansen, fortalte at været var utrolig tøft med høy sjø og overvann, og stor lekkasje i maskinrommet. Han fortalte videre at de hørte sjøen slå i isfjell de seilte forbi, uten at de kunne se isfjella. Han fortalte også at chieffen hadde gitt opp, og bare lagt seg ned.

Han fortalte til oss hjemme, at hans gode form og kondisjon, og ukuelige pågangsmot og tro på at de skulle greie å berge situasjonen, holdt hans mot oppe.

Min far forteller at han var alene i maskinrommet og fikk mat og drikke via ei lita luke. Han fortalte videre at hver gang «Selis» blir ført bakover av sjøen, så er det noen skruer som gjenges ut i maskinen, og de må han finne nede i isvannet og skrue på når skipet blir ført fremover.

Min mor fortalte at i avisene Nordlys og Tromsø kunne de lese at «Quest» og «Selis» har gått ned, da ingen hører fra dem. Det viser seg at det var feil med antennene om bord. Dette ble rettet på ved ankomst Newfoundland, hvor de kunne sende telegram hjem til Norge om at de var kommet frem. Til stor lettelse og glede for mannskapenes pårørende, slekt og venner. Det er fortalt til oss i familien at min far var med å berge mannskap og båt gjennom sin utholdenhet. «Selis» ble bombet og satt i brann, sammen med «Isbjørn», på Svalbard i 1942.

Mine kilder til dramaet er min fars og hans sambygdingers fortellinger og avisartikler, og ikke minst boka til Trygve Nordanger, som anbefales lest, der mange detaljer og bragder ikke får plass i dette minnet 75 år etter tragedien.

1939 var det første offisielle året Norge drev selfangst på Newfoundland. I 1938 hadde to norske skuter fra Brandal vært på prøvefangst med statsstøtte som garanti. I februar 1939 seilte åtte norske ishavsskuter til selfangstfeltene ved Newfoundland.

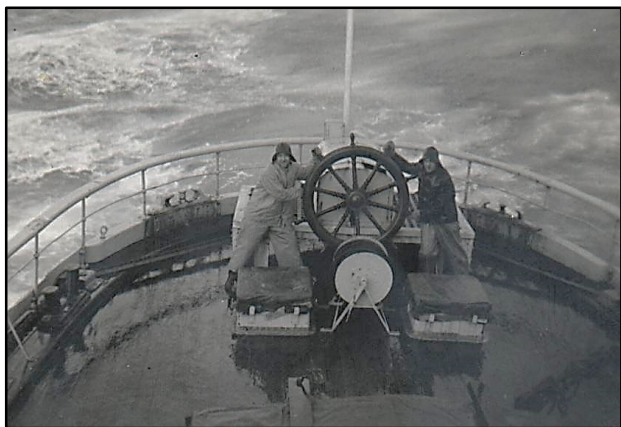
Seks av skutene valgte å seile syd om Island. Skutene var «Polarbjørn», med 27 mann, skipper Kristoffer Marø.

«Arktos» med 28 mann, skipper Bernt Marø.
«Polaris» med 23 mann, skipper Peter Brandal.
«Isfjell» med 20 mann, skipper Albert Bergersen.

«Saltdalingen» med 18 mann, skipper Lundberg Sørensen og «Nyken» med 18 mann, skipper Arnt Nilsen.

Mens «Quest» med 25 mann, skipper Ludolf Schelderup og «Selis» med 22 mann, skipper Ingvald Johannessøn valgte å seile nord om Island.

I boken «Dramaet i Nord-Atlanteren» (1980) skriver forfatteren Trygve Nordanger, om hva som skjedde, og da spesielt for dramaet rundt «Nyken», og redningen av mannskapene på skutene «Saltdalingen» og «Isfjell». Det går ut melding over telegrafi og radio om dramaet som utspant seg i Nord-Atlanteren. 24. februar 1939 melder «Saltdalingen» om store skader og dramatisk på grunn av overhendig vær med



Frå overseglinga i orkanen 1939. Sigmund Bøe og Ola Strømmen ved nødroret på «Arktos». Foto frå Sigmund Bøe.

bølgehøyder opp mot 20 meter som møtte ishavsskutene. Med en heroisk innsats fra mannskapene på «Polarbjørn» og «Polaris» kan en lese at tre mann fra hver av disse to skutene meldte seg frivillig til å ro hver sin fangstbåt/livbåt over til «Saltdalingen» som drev sidelengs i sjøen.

På en helt utrolig måte greide de to fangstbåtene å hente hele mannskapet på 18 mann fra «Saltdalingen», over til «Polarbjørn» og «Polaris» i tre turer til hver av båtene.

Folkene som rodde disse to fangstbåtene, som også var deres livbåt, forteller at de noen ganger – når «Saltdalingen» var nede i en bølgedal og fangstbåtene var på bølgetoppen – kunne de se ned i utkikkstønna. Deres heltmodige innsats med stor risiko for eget liv, er en bragd uten sidestykke.



Polarbjørn. Foto: Ishavsmuseets arkiv

Når det gjelder «Nyken» var den så hardt rammet av sjøens voldsomme krefter, at mye av overbygget var hardt skadet og delvis borte. De drev hjelpeløs uten maskinkraft. Men tross alt, og i den situasjonen de var i, utviste hele mannskapet en utrolig innsats for å holde skuta flytende i håp om og bli berget. Til slutt greide de ikke mer, og måtte gi tapt for den umulige situasjonen de var kommet i.

I boka til Nordanger fortelles det at like før «Nyken» går ned griper skipperen mikrofonen som de har flyttet under dekk da bestikken er borte. De har skrudd opp radiosenderen alt de hadde av energi og over åpen mikrofon roper skipperen hjem til familien, kona og barna i Foldvik. Han roper de på navn. «Dere må love å være gode mot mamma», så ble alt stille, «Nyken» med 18 mann hadde gått ned.

Svenske Amerikalinjens «Drottningholm», som er på vei hjem fra New York til Göteborg ble anmodet om hjelp, noe kaptein Sigfrid Ericsson bekrefter. Om bord i «Drottningholm» bruker de en time på å gjøre seg klare for assistanse. De trimmer opp sine turbiner som går på stim. Normalt seilte de med 18 knop, men i dette uværet, orkanen, holder de 10-12 knop og noen ganger mye mindre.

De avviker fra egen kurs og seiler mot den posisjonen «Nyken» har oppgitt. De kommer frem til oppgitte posisjon lørdag etter midnatt. De leter hele natten og det meste av søndagen etter «Nyken» uten og finne noe. Det eneste de ser er en plankebit som driver i sjøen. De avslutter letingen etter «Nyken», for så å seile mot den posisjonen som «Isfjell» hadde oppgitt – som også er i nød.



Drottningholm. Foto frå Pier21.

Mens «Drottningholm» seiler mot posisjonen «Isfjell» har oppgitt, ser de samtidig etter «Nyken» som er forsvunnet. De kaller opp «Isfjell», for dennes nødssituasjon.

«Isfjell» var på dette tidspunkt et stykke unna der «Nyken» hadde oppgitt å befinne seg. Det viste seg å være så mye som 150 nautiske mil, og den drev hjelpeløs omkring. Ishavsskuta hadde store materielle skader, men med utrolig god sjømannskap greidde mannskapet og holde skuta flytende.

Byssa ombord i «Isfjell» og mesteparten av provianten er sopt på sjøen, men stuert Ingvar Lauritsen fra Straumbukta/Tromsø tryller frem varm kaffe og litt varmt ellers, en utrolig bragd med sjøen som slår inn i det som er igjen av byssa. Etter 29 timer når «Drottningholm» frem til «Isfjell», det har nå blitt mandag kveld 27. februar.

Fra «Drottningholm» opplyses det at de setter egen livbåt på vannet, og vil ro over til «Isfjell», men mannskapet klarer ikke dette i mørke og høy sjø. Mannskapet på livbåten blir tatt om bord i «Drottningholm», da årer blir knust mot skipssiden. De avtaler med «Isfjell» at de vil vente til det blir dagslys, De fester en 250 meter lang 2,5 manilatrosse i sin egen livbåt og lar den være på sjøen, ubemannet.

Neste dag, tirsdag 28. februar klokken 08.00, gjenopptar «Drottningholm» berginga av «Isfjell»s mannskap. Lina som er festet i livbåten og om bord i «Drottningholm» måtte kuttes da det ble «rykk og napp» som medførte at livbåten ble fylt av sjø. Men på mirakuløs vis blir alle berget. Etter ca to timer har de berget alle mann fra «Isfjell». «Drottningholm» telegraferte kl. 11.40 «alle 20 mann fra «Isfjell» er reddet», og på vei hjem. (Gøteborg).

Kaptein Sigfrid Ericsson på «Drottningholm» forteller at de har hatt sjø opp mot anslagsvis ca 32 meter, da utstyret så høyt om bord er skadet. Som kaptein hadde ikke Sigfrid opplevd slikt vær og sjø på sine 19 år på Nord-Atlanteren.

Fakta:

Ishavsskutene som seilte fra Tromsø var, «Quest» 1917. 123,6 x 26,6 ft. 400 hk. Wichmann og «Selis» 1917. 103,8 x 23,4 ft. 360 hk. Wichmann.

«Isfjell» 1929. 93,7 x 23,1 ft. 160 hk. Bolinder, hadde avtalt og møte «Saltdalingen» 1918. 86,0 x 21,3. 150 hk. Bolinder, og «Nyken» 1919. 81,4 x 19,8 ft. 60 hk. Avance, fra Foldvik, i Harstad, og der fra seile sammen.

Fra Brandal seilte «Polarbjørn» 1919. 123,6 x 26,9 ft. motor 360 hk., «Arktos» 1920. 129,9 x 27,6 ft. 450 hk., dampmaskin og «Polaris» 1914. 107,0 x 22,5 ft. 360 hk. Union.

Alle ishavsskutene var trebåter.



«Arktos» komme inn i isen etter overseglinga i 1939. «Polaris» bak. Foto frå Sigmund Bøe, Ishavsmuseets arkiv.

Ishavsmuseet vart for lite

Enorm interesse for polarkvelden om ishavsskuta «Polarbjørn».

Dei 180 frammøtte under polarkvelden på Ishavsmuseet fredag 21. mars fekk med seg to historiske filmar. Opptaka til filmen om bygginga av «Polarbjørn» vart gjort under heile byggeprosessen og syner eit vanvittig arbeid med svære dimensjonar på tømmeret, utan moderne løfteanordningar. Det gjekk med godt å vel 80.000 arbeidstimar til å bygge «Polarbjørn».



«Polarbjørn» fast i isen. Foto: John Giæver jr.

Unik film

Børre Grønningsæter var første foredragshaldar, og han fortalde at det var hans bestefar, Bernhard Grønningsæter, som eigde og dreiv Bolsønes Verft då «Polarbjørn» blei kontrahert ved verftet. Børre sin far Arne, og hans bror Odd, overtok drifta av verftet i 1950. Far til Børre var ein ivrig hobbyfotograf. Både bilde og smalfilm.

Filmen om bygginga av «Polarbjørn» hadde han filma i si heilhet.

Under polarkvelden fredag forhandla Ishavsmuseet og Grønningsæter fram ein avtale som gjer at denne unike filmen vil verte tilgjengeleg for sal på Ishavsmuseet seinare i år.

Børre har vokse opp, og trakka sine barnesko på Bolsønes, og sidan jobba der fram til konkursen i 1984. Filmen om «Polarbjørn» var forresten sakna i mange år. Den blei funne igjen bak ei bokhylle da min far på sine gamle dager skulle

flytte i leilighet, fortalte Børre. Vi fekk då filmen spelt over på VHS, og eg fekk min far til å lese inn kommentarane på filmen.

Sjølv om reiaren for «Polarbjørn» pruta ganske kraftig då skuta var ferdig, vart det igjen eit ganske imponerende prosentvis overskot til verftet.

17 år og mannskap på tredje året.

John Giæver hadde teke turen frå Oslo denne kvelden for å fortelje om siste turen med skuta. John var mønstra som mannskap dei siste tre sommarekspedisjonane med «Polarbjørn», og denne turen var han 17 år.

John var også innom ei spesiell hending han fekk vere med på året før.

I 1956 var «Polarbjørn» i område sør for Myggbukta då meldinga om at «Jopeter» var funnen i god behald i ein fjord på Trailøya. Der kom «Polarbjørn» opp i ei rein kappkøyning med den danske marinekutteren «Teisten» for å nå først fram til «Jopeter». Det gjaldt og vere først for å kunne hevde finnarretten. Men det racet tapte «Polarbjørn».

Det oppstod ein tilspissa situasjon då dei ansvarlege på «Teisten» med makt ville hindre Giæver og Marø frå og kome om bord i «Jopeter». Det vart mellom anna truga med våpen. Men konflikta løyste seg, og «Melshorn» kom for å slepe «Jopeter» heim.

Forlis

«Polarbjørn» kom i vanskar og forliste i isskruing utanfor Myggbukta på Nordaust Grønland i august 1957.

Skuta var då på den årlige avløysingsekspedisjonen for Norsk Polarinstitutt, Arktisk Næringsdrift AS og Hermann Andresens ekspedisjon.

John Giæver var ekspedisjonsleiar og Bernt A. Brandal var skipper, maskinsjef var John E. Storøy. Før foredraget fekk Storøy og Giæver igjen helse på kvarandre.

På veg ut av Grønlandsisen fekk «Polarbjørn» melding om at dei måtte snu og gå inn igjen til land og hente ein av overvintrarane som hadde fått problem.

Grunna dette vart «Polarbjørn» sterkt hefta og tapte mykje tid. Kanskje var dette med på å forverre situasjonen og dei møtte ein annan is-situasjon på veg ut andre gongen.

Soknepresten filma

På turen hadde dei med fleire passasjerar. Ein av dei var dåverande sokneprest i Ålesund, seinare biskop i Tromsø, Monrad Norderval.

Norderval hadde med filmkamera og filma frå forliset.

Giæver synte denne filmen på Ishavsmuseet fredag. Ein såg lite dramatikk på filmen. Skuta låg fint i isen og veret var flott.

Det som filmen ikkje synte, var at der den låg, skroget pressa inn av isen, tok den inn 45.000 liter vatn i timen. Etter ei tid minka dette til 15.000 liter og pumpene klarte å halde den slik. Men det var ikkje råd å berge skuta, og isen var for teit til at andre kunne kome inn.

Amerikansk redning

Passasjerar og mannskap vart henta ut av eit amerikansk helikopter som var stasjonert på Grønland. Helikopteret var stasjonert i Thule, men vart frakta i eit større transportfly til flyplassen i Mestervig.

Helikopteret flaug derifrå og henta folka frå «Polarbjørn» frå isen. Dei måtte flyge tre tura før alle var evakuert inn på land. Ingen fekk ha med meir enn maks fem kilo i helikopteret, men Giæver kunne fortelje at mange hadde lagt på

seg veldig mykje før flyturen, i form av å ha på seg tre bukser og sju skjorter.

Før dei gjekk ut frå Brandal hadde John fått lånt eit godt fotoapparat med reiar Peter Karlsen. Dette vart flittig brukt, men då «Polarbjørn» kom i vanskar var det tomt for film.

Frå ein av mannskapet på det amerikanske helikopteret hadde Giæver fått ein Kodak positiv fargefilm og fått hjelp til å montere og stille inn kameraet.

Giæver fekk ta 36 bilete frå evakueringa, og desse synte han fram fredag. Farge lysbildefilm var heilt nytt, og han måtte sende filmen til utlandet for å få denne framkalla.

Etter foredraget var det heile 90 personar som fekk seg saltkjøt, flesk og erter i museumskafeen. Under middagen overrekte John Giæver eit skilt med teksta «Rederlugar» som han hadde skrua ned og fått med seg frå «Polarbjørn» før dei vart plukka opp av helikopteret.

Museumsstyrar Webjørn Landmark er overvelda over den store interessa rundt polarkveldane, men samstundes lei seg for at så pass mange ikkje fekk plass denne kvelden.

Men dette er dessverre ikkje noko vi kan gjere noko med, seier han. Ishavsmuseet vart rett å slett for lite denne dagen.



*Helikopteret plukkar opp mannskapet frå isen.
Foto: John Giæver jr.*

Dagbok for J.Kr. Tornøe paa Grønlandsekspedisjon med D/S «Signalhorn» høsten 1931

Del to. Første del i Isflaket nr. 1-2014

Dagboken er skrevet av meg - Gunnar R. Tornøe i mai 2006. Jeg har prøvd å benytte fars rettskrivning så mye som mulig. Jeg har hatt en del problemer med å skjønne de navn som er skrevet. En del av disse er nok skrevet galt. Men hvis en benytter kart kunne en nok finne ut av det. Dagboken er en del av norsk historie i og med at det dreier seg om det siste «Landnåm» i Norges historien.

D/S «Signalhorn» gikk fra Brandal onsdag den 12 august 1931 kl. 22. og naadde kysten på Island syd for Langanes søndag den 16 august kl. 13.

Under hele overfarten hadde vi frisk nordøst vind slik at vi gjorde 7 mils fart med alle seil satt.



«Signalhorn» 1931. Foto frå Gunnar Tornøe

Under Island var der regn, nordøst vind og høy sjø. Langanes passertes søndag kveld kl. 22. og der sattes kurs for Kapp Nord

Mandag den 17 august stoppet vi et par steder øst for Grimsøy hvor vi fisket med pilk. Det var masse fisk og den hang paa saa snart snøret var naadd bunden. Fisken var smaa og fangsten bestod av en stor sei, en uer og ca 50 torsk. Om kvelden kl. 22. kom vi til Grimsøy hvor der laa



Mannskapet på «Signalhorn». Foto: Tornøe

ca. 20 norske fiskedampskib og opsynsskipet «Fritjof Nansen». Vi bordet D/S «Breisund» og fikk en tønne sild. De fleste baater hadde fisket bra. D/S «Breisund» hadde vært hjemme i Aalesund med to laster tidligere og den hadde nu last for tredje gang denne sommer og skulle gaa hjem dagen efter.

Vi fortsatte kl. 23. med kurs for Kapp Nord.

Tirsdag den 18 august traf vi store sildestimer utenfor Skagastrand. Vi rapporterte dette pr. radio til «Fritjof Nansen». Ved Island hadde vi hele tiden regn og frisk nordøst vind saa det var lite aa se av landet.

Vi passerte Kapp Nord og Straumsnes og satte kurs for Storfjord (Kangerdlugsuak) paa Grønland.

Onsdag 19. august kl. 6 om morgenen traf vi iskanten bare ca. 75 kv. mil nordvest av Straumnes på Island. Isen var meget slakk og vi fortsatte langs kanten som laa i retningen Vest-Nordvest. Ved iskanten fikk vi for første gang paa turen straalende solskin. Kl. 16 fikk vi land i sikte i nord. Isen fremdeles saa slak at vi gaar med fullfart.

Skipperen Peter Brandal fortalte at paa ca. 68 bredeegrad har han i klart vær set fjellene paa Island og Grønland samtidig. Avstanden fra land til land er her ca. 160 kv. Mil.

Maskinist Olaf Henriksen som har reist her mange aar med selfangere har flere gange hat anledning aa se fjellene paa Island og Grønland samtidig. Man ser dem fra dekk og ikke bare fra tønna.

Kl. 19 er vi helt klar av isen og har faat lit sydostlig dønning som tyder paa at der ikke er is sønden for oss. Langt nord sees fremdeles en liten iskant kl. 22.

Vi har fremdeles kurs mot Storfjorden og rett forut ligger en skute som fisker haakjerring. Vi har set 10 -12 hval i dag. En hel del alker og alkekong tyder paa at her er fuglefjell i land.

Det er stille og skuta gjør 6 kvart mil i timen. Kl. 23 praiet vi «Skansen» av Aalesund, skipper Emil Brandal. Han var da ferdig aa gaa hjem med ca 200 fat tran.

Kl 24 praiet vi «Fangstmand» av Brandal. Han hadde ca.100 fat tran. Han fortsatte fisket en tid. «Polaric» og «Lysningen» var gaat hjem herfra for et par dage siden.



«Polaric» med dekket fylt av tønner. Foto frå Ishavsmuseets arkiv.



Grønland. Foto frå Gunnar Tornøe

En liten odde av is stakk sydover saa vi maatte fortsette med kurs for Storfjorden. Men vi besluttet å sette kursen nord til øst saa snart isen tillot det, for aa søke land saa langt øst som mulig.

Vi har prøvd aa faa radioforbindelse med Jan Mayn. Myggbukta og «Polarbjørn» i flere dager uten resultat.

Vi har kun faat forbindelse med «Fritjof Nansen» og Røykjavik. Et telegram til dosent Hoel sendtes over Røykjavik.

Fredag 20 august

kl 1. satte vi kursen nordligere for aa gaa inn til Blosevillekysten saa langt nord som mulig. Se ruten som er avlagt paa kartet. Vi gik 12 timer i helt aapent vand til vi traf tett is som tvang os til aa legge kursen vestover igjen. Vi fulgte naa iskanten som som førte ind til Storfjorden, og det viste seg umulig aa naa land nord for denne fjord.

I dag har vi set en hval. Vi har fulgt landet vestover saa nær at vi tydelig har set terrenget i kikert. Fra Storfjorden til Kap Vedel er et vilt alpelandskap med høye steile fjell som ligner mest syltoppene paa sydsiden av Kong Oscars fjord.

Smaa fjorder med brefylt daler gaar inn fra kysten. De ytterste nes går overalt bratte ned i sjøen saa det ser ut til aa være vanskelig aa komme gaaende langs kysten.

Bak disse kystfjell stikker opp en mektig fjellkjede hvis topper synes aa ligge langt bak kystfjellene. Denne mektige fjellkjede synes aa gaa parallelt med kysten. Fra sjøen ser man over

alt bare fjellet, intet grønt. Vi naadde kl. 22 munningen av Storfjorden som var fylt med stor kalvis.

Vi tar fast i en storis og tørner der til det lysner igjen. Og fyller samtidig vand fra isflaket. Martinsen mener at kysten nordover er ubrukelig som fangstterreng. Han er nu spent på aa se hvordan terrenget er lenger inne i fjorden. Kartene gir et helt misvisende inntrykk av landet. Paa østsiden av Storfjorden saa vi et fuglefjell ytterst ved fjordmunningen.

Fredag 21 august 1931.

Ved 5 tiden fortsetter vi innover i fjorden til nærmeste fjell hvor vi lodder 44 favner tet ved land. Det har frosset til mye is i nat.

Veiret er straalende. En fjordarm gaar i nordostlig retning. Kartet over fjorden er misvisende. Paa begge sider av fjorden er der daler, men det synes overalt aa være bare isskurte fjellsider. Terrenget ligner de aller innerste fjordarmer av Fran Josefs Fjord.

En stormaase tok en fisk fra vannet ca. 100 meter fra skuta. Vi gaar mot den vestre arm av fjordbunden som er fylt av en mektig breder ser ut til aa være en utløper av innlandsisen da der ikke sees fjell bak den.

Drivisen hindret oss i aa gaa i land paa vestre side av breen. Vi loddet ca. 200 meter fra land og fik 100 favner uten bund. Vi gikk til elvefaret paa østsiden av fjorden hvor vi loddet 70 favner ca. 100 meter fra land.

Vi gikk i land og samlet planter og steinprøver. Der fantes modne skinntryter og krekling. Oppe i fjellsiden saa vi en rev og en del strandsnipper i fjæren. Stedet ble fotografert og kalltes Elvefaret.

Vi fortsatte utover fjorden igjen langs østsiden, passerte et lite nes og en bukt som gikk inn til en lang dal med mektige sylspisse fjelltopper på begge sider. Sydsiden ble fotografert. Vi gaar ut over mot vestsiden til en liten bukt og en dal som vi kalte Brandal. Bukten er grunn og fylt med sand og lere fra en forholdsvis stor elv. Vi kunde derfor ikke forsøke laksefiske der. Planter og steinprøver ble medtat. Bak fjordbundenn rager op den mektigste Ragnatind som motsvarer

Liadalsnipa ytterst i fjordmunningen og en fortrinnetlig skikket landkjenning fra havet.

I Brandal saa vi strandsnepper, Steindulp og snespurver.

Dessuten spor ettet gaas og rev. Planter fantes de samme som i Elvefaret og dessuten de som vi tok med.

Tvers over for Brandal på andre side av fjorden fotografertes en høy fjellkjede som vi kalte Sula. Paa vei ut overfjorden passerte vi en fjordarm som gaar i østlig retning og som vi anslog til ca. 30 km. lang. Vi fortsatte til Husvika hvor vi tok fast i en storis til det lysnet.



Lørdag 22 august 1931

Vi tørnet ut kl. 4 om morgenen og satte i land materialer til en hytte. (bistasjon) i Husvika. Ved 10 tiden var huset ferdig og skilt opsat med følgende tekst:

«Det nødvendige land takes i besittelse til bruk ved fangst og fiske for:

Petter Brandal
Martin Karlsen
Albert Hovland

Til vitterlighet

Ole Martinsen og Peter Brandal den 22 august 1931» (se foto).

Huset er en bistasjon uten bislag og ovn som forutsettes murt naar Martinsen kommer tilbake. Der sattes inn nogen bokser hermetik. Huset er tekket med tjærepapp og godt festet i grunnen. Rundt veggene utvendig la vi opp steinmur saa huset maa staa.

Hus og bygningsmenn blev fotografert og vi fortsatte turen over fjordmunningen og sydover langs land for aa naa det isfrie land syd for bræene.

Husvika er den andre vika innenfor Liadalsnipa. Stedet er en steinørken uten noe grønt untaken i bergskrentene vest for hytta.

Vi prøvde aa gaa landraaken sydover. Der var meget is.

Vi skjøt en bjørn til og en sæl.



Isen blev nu saa tet at vi ikke kunde komme lenger sydover langs land. Ved 16 tiden maatte 3 vi gaa nordøstover for aa gaa omkring en odde av tett is. Vi maatte søke noksaa langt til havs. Da det blev mørkt fik vi lit skodde, og saa tok vi fast i en storis i 3 timer til det atter lysnet. Veiret var godt.

Søndag 23 august 1931

Vi fortsatte saa snart det lysnet og fulgte iskanten som gik langt til havs. Det blev skodde og nordøst kuling med ganske stor dønning som tydet på at det var langt til isen i nordøst. Det stemte ogsaa med hvad vi hadde set fra overreisen.

Vi søkte aa komme inn til land igjen saa snart som mulig men isen hindret oss da skodden var tet. Vi tørnet da det ble mørkt.

Mandag 24 august 1931

Vi kastet løs kl. 2 om natten og fortsatte gjennom slak is i retning vest-nordvest. Det var fremdeles skodde.

Først ved 14 tiden lysnet det lit av solen saa vi haapet aa faa siktbart veir. Men skoden laa frerndeles over isen saa land kan være ganske nært uten at vi ser det. Vi vet heller ikke nøyaktig hvor vi er. Vi fortsatte mandag kveld mot land. Det er saa mørkt nu at vi maa ligge stille en stund om natten.

Tirsdag 25 august

Det var skodde om morgenen da vi fortsatte aa gaa mot land og det viste seg senere at skodden laa bare ute i havet.

Inne ved land var det samme blanke solsskinn som da vi forlot Storfjorden. Det er sannsynlig at det har vært godveir nær land hele tiden mens vi var ute i skodden.

Ved 9 tiden kom vi ganske nær straks nord for Nornastalik.

Vi kunde ikke naa helt i land her, men vi kunde komme lenger nord for aa se paa terrenget. Vi fortsatte nordover saa nær land som mulig og kom nord til Svineryggen ca. 5 – 6 kvartmil av land.

Jeg tok en del bilder av fjellene. Terrenget var daarlig som fangstterreng. Der var breer i alle dalbunder. Paa sidene var bratte alpelignede fjell, ville og forrevne. Over alt saa man bare steinurer og snaue fjellsider.

Grønt saaes omtrent ikke fra sjøen.

Det saa ut til aa være vanskelig fremkommelig over alt da fjellene gikk steilt i sjøen. Ja, lange strekninger var det umulig aa se plass til en hytte.

Mortensen erklærte at han ikke kunne gaa i land der for aa overvintre. Han fant terrenget helt uskikket til fangstterreng. Om ettermiddagen gik vi atter sydover for aa prøve aa naa land ved Stenstrupbræen eller «Fobredane» som fangstfolk kaller dem.

Vi passerter fuglefjell ned mot bræene og terrenget blev her noget bedre. Vi besluttet aa sette opp en hytte i fjorden straks nord for bræen. Men foreløpig kommer vi ikke i land paa grunn av isen. Det er dog ikke langt igjen. Naar

vi har bygget denne hytten tenker vi paa aa gaa sydover med overvintrerne.

Vi tilbyr oss telegrafisk aa oppsøke Heimen. Det passer naar vi antagelig gaar sydover om et par dage. Det begynner nu aa blaase fra nordost og isen setter i sammen. Vi flytter stadig for veldige isfjell som kommer drivende mot oss med stor fart. Det er blit mørkt og stormen frisker. Vi maa stadig lenger ut fra land.

Onsdag 26 august 1931

I løpet av natten har vi maattet søke lenger ut til havs for ikke aa bli fast i isen. I morges var det riktig storm, surt og kaldt. Nu spakener den og vi tar fast i en storis og lar det drive. Ute i havet er det fremdeles skodde .

Inne paa land er det solskin. Vi er lit vest Tobredane. Braastad melder at han har faat forbindelse med Devold.

Pressen meddelte at dosent Hoel sat en del av sine folk ombord i «Fridtjof Nansen» for og at «Polarbjørn» skal gaa aa søke etter «Heimen». Saa snart isen slakner gaar vi under land for aa prøve aa sette opp en hytte som før nevnt.



«Polarbjørn» i Alpefjorden 1932. Foto frå Ishavsmuseets arkiv.

Fra Oslo fik vi i kveld telegram om at Reservedelene ligger i Myggbukta. Heldigvis har vi en hytte nordpaa. Nu gjelder det aa faa op en hytte her. Saa snart det lysner søker vi atter under land. Men skipperen frykter at det blir vanskelig aa naa land.

Torsdag 27 august 1931

Saa snart det lysnet søkte vi atter etter land nordfor bræene. Ved 10 tiden stoppet vi og tok fast i en storis. Vi er nu ca. 20 km fra land og nærmere kommer vi ikke foreløpig.

Det er stille og blankt solskin – riktig en herlig sommerdag. Men en tett ismark av store flak skiller oss fra land. Jeg blir utålmodig over dette opphold, men islosen trøster meg med at selv Krossin (Kristus?) ikke vilde naad land her. Men er vi bare taalemodige saa mener han vi naar land.

Naa gir skipperen ordre om at vi flytter litt utover da isen setter i hop omkring oss. Vi maa ikke bli helt fast. Klokken er nu 14. Jeg venter telegram fra Oslo om terreng og overvintring. Jeg vil gjerne ha bygget en hytte nord for Stensstrupsbræen og beslutter aa vente atter en dag for aa se om vi kan naa land.

Vi har i dag faat radiopressen og ser at Devold har tat land syd for Angmagssalik, og skjønner hvad det betyr.

Likeledes ser vi at vaare tre overvintrere har gaat i land nord for Angmagssalik. Det er bra alt sammen, og vi skal gjøre hvad vi kan for aa gjøre dette til virkelighet. Men skulde man ønske at man tar land syd for Angmagssalik kan vi godt gjøre det ogsaa.

Vi maa stadig flytte for storisen som driver ned paa oss. Nordosten blaaste riktig frisk og satte isen under land.

Fredag 28 august 1931

Det ser ut til at isen slakner lit. Nu skal vi gjøre et nytt forsøk paa naa land. Vi bauer oss frem saa vi ut paa ettermiddagen er bare 5 - 6 kilometer fra nærmeste land nord for bræen. Lenger er det umulig aa komme.

Jeg tar noen bilder. Det ser ut til at det inne i fjorden er fremkommelig paa land. Det er vist ogsaa lit grønt saa her er bedre enn vi har sett lenger nord.

Jeg skulle gjerne sette opp en hytte her om det er plass til overvintrerne. Mortensen vil fremdeles ikke gaa paa land her. Jeg ber han gjøre i stand et par felder som vi kan legge opp ved hytten, men han mener det ikke blir bruk for dem, og han faar rett.

Isen setter nu atter sammen og vi maa skynde oss utover igjen for ikke aa bli sittende fast.

Her er satt inn saa meget stors at det er meget tvilsomt om det lar seg gjøre aa naa land her i høst, sier de kyndige.

I alle fall er her helt ufremkommelig for dansker og eskimoer. Det fryser lit om natten og det binder landbaksen.

Dagene gaar og vi maa gjøre alvor av aa finne terreng til overvinterne. Svalis kan ikke an vise bedre terreng og tilraader vintering nord paa, men Mortensen vil ikke gaa i land her.

Vi drøfter situasjonen og da jeg ikke faar beskjed om aa okkupere beslutter vi aa gaa sydover næste morgen.

Vi gaar ut fra at dansker og eskimoer ikke kan komme frem her i høst. Og til sommeren sier skipperen at det er en let sak aa ta med materieler til en hytte og sette den op her under sommerturen til stredet.

Vi besluttet aa sende hus med «Polaric» næste sommer. Det er mørke og skodde saa vi maa ligge stille i natt.

Lørdag 29 august 1931

Saa snart det lysner gaar vi østover for aa komme ut av isen. Det er fremdeles skodde, og vi følger iskanten vestover. Lørdagen gaar under forskjellige kurser. Vi vet ikke hvor vi er, men det bærer i alfa sydvestover.

Søndag 30 august

Skodden lettet i morges og vi saa fjellene ved Angmagssalik akterut om styrbord.

Vi fortsatte i solskin og stille hele søndag med kurs for Kvedlak øiene nede ved sydgrensen av Angmagssalik distriktet.

Det er nesten isfritt hele søndag. Bare enkelte iskulturer og større isfjell driver forbi.

Vi naar Kvedlak søndag kveld kl.10. Jeg tenkte det kunde være havn her og at vi burde bygge der en hytte som for aa sikre oss havn og opplagsplass under senere fiske.

Jeg drøftet dette med skipperen som er enig i at vi bør gjøre den avstikkeren det er aa gaa op her. Det vil antagelig sinke oss ca 10 timer. Naar vi kom op til disse øiene viste det seg aa være nesten helt blokkert av isfjell hvorav en hel del stod paa grunn.

Vi tenkte paa aa søke havn for natten, men skulle det bli storm her og skodde var det et ubehagelig naboskap med disse storsene som laa saa tett.

Der saa heller ikke ut til aa være havn og saa besluttet vi aa sette kurs for Kap Løvenørn for aa faa åpent vann til å drive i naar det ble mørkt og vi maatte stoppe.

Jeg tenkte paa hvordan det vilde gaa om vi fik storm og skodde her.

Det vilde ikke bli hyggelig.

Mortensen bebreidet meg meget sterkt at vi hadde gaat op her. Men saa vanskelig det er aa finne terreng maa vi søke i hver krok, mente jeg. Men da svarte Mortensen at satte vi ham op her saa skulle han snart prøve aa komme seg bort i smaabåt.

Han ville nu sydover for han tror aa ha set bedre terreng i sommer nede ved Kap Løvenørn. Indenfor øiene her er store isbbræer som sender ut en mengde kalvis saa isen ligger lenge her.

Det ser saaledes ikke ut til aa bli noen brukbar fiskehavn.

Vi forlot stedet med en følelse av at det var helt utjenelig for oss. Danskene har heller ikke giddet aa ta disse øiene innenfor grensen til Angmagssalik saa de har heller ikke funnet dem tjenelig til noget.

Det er naa blit mørkt og vi stopper for natten ute i fjorden, hvor det er lit lenger mellom storsene. Jeg har telegrafert til prof. Vogt over Røkjavik og bedt om aa faa møte ham eller Devold mandag eller tirsdag.

Men endnu er telegrammet i Røkjavik.

Mandag 31 august 1931

Saa snart det lysnet gikk vi sydover Det var ganske fritt for is her et stykke til vi kom forbi Kap Løvenørn. Fjellene er her overalt flate og lave saa her vilde det være godt fangstterreng hvis ikke sneen dekket næsten alt land. Det er meget lite isfritt land fra grensen av Angmagssalik til Unnivik som vi nu ser.

Kl 9. i morges meldte man at her kom en liten motorbaat mot oss.

Jeg tenkte det var fra «Heimen» eller Devold, - som vi viste fra radioprogrammet, - ikke befant seg langt fra oss.

Vi var noksaa langt ut fra land, meget mer enn 3 kv. Mil paa grund av isen.

Vi gikk med liten fart og var spent paa hvem vi møtte. Om en stund gikk en baat bakover langs siden i en avstand av ca. 100 meter fra oss.

Den førte dansk splittflagg og hadde stor fart. Vi hadde ikke flagg oppe saa vi bare vinket venskaplig til motorbaaten som kjørte paa tvers av vaar kurs bakenfor oss for det saa ut til aa vise oss splittflagget tydelig.

Saa lenge baaten hadde kurs mot oss kunne vi ikke se at den hadde flagg da den lille flagstangen akterut var dekket dels av baatens overbygg eller folk paa dekk.

Baaten forsvant med stor fart nordover langs kysten uten aa forsøke aa praie oss eller snakke med oss.

Vi foretok oss heller intet i anledningen av møtet. Møtet fant sted like syd for Kap Løvenørn.

Vi ser nu forut Unnivik hvor Nansen og Sverdrup startet paa sin berømte ferd over Grønland.

Nordsiden av denne vik er fullpakket av is så det er umulig aa komme inn.

Sønnenfor øia ser det derimot ut til aa være farbart. Sydsiden av fjorden er antagelig ogsaa fremkommelig til fots, og da er her en liten strimmel fangstterreng som Mortensen lurte paa.

Fjellene er lave, men meget snedekket. Vi vil snakke med Devold før vi tar land her.

Fra Unnivik sydover langs kysten blir der meget godt fangstterreng. Mortensen er tilfreds og smiler. Han hadde antagelig gått i land her straks.

Paa veien sydover saa vi en stor blaahval. Vi gaar nu mot Devolds radiostasjon, men naar neppe frem i kveld. Naar det blir mørkt ligger vi stille og lar det drive.

Tirsdag 1. september 1931

Naar det lysnet var vi i nærheten av Inarsivik hvor Devold skal ha sin radiostasjon. Vi passerte inn gjennom sundet, men saa intet til Devold. Vi

fortsatte sydover for aa gaa inn i dronning Marias dal syd for Skjoldungen. I fjordmunningen saa vi fisk i vandskorpen, antagelig en brosme.

Her ser det ut til aa være fiskeplasser. Her er rikelig med gode havner. Her ser ut til aa være ideelt for havfiske fra strøket her omkring. Dessuten ser her ut til aa være godt fangstterreng.

Her er merkelige fjell overalt, men dett er ogsaa fremkommelig langs sjøen og her er gress og frodig vegetasjon over alt hvor der er en torve. Landet gir et godt inntrykk.

Vi kom nesten inn til bunden av fjorden. Der skjøt vi en stor bjørn.



Foto fra Gunnar Tornøe.

Litt lenger inne var fjorden saa full av storis at vi maatte snu. Det var meget kjedelig at vi ikke skulle komme frem til Devold, - da vi vanskelig kan ta terreng før vi har snakket med ham. Men nu har vi meget lite kull igjen saa vi vanskelig kan lete lenger etter ham.

Paa turen ut fjorden gik vi paa land paa sydside av Skjoldungen ved nogen eskimoruiner. Jeg samlet planter og steinprøver her og tok med en del eskimoredskaper. Der var frodig vegetasjon og mange ruiner og grave.

Der laa et maalebaand og et fotostativ merket dr.Knud Rasmussens ekspedisjon.

Vi skrev en liten hilsen paa merkelappen. Og saa tok vi en del billeder. Vi gaar nu videre ut fjorden hvor vi antagelig kommer til aa drive i natt.

(NB!

Det viser seg nu a det sted vi besøkte i gaar ikke var Skjoldungen, men den største øya i Tingmiarmiutfjorden paa 62° 30'. Det som er skrevet om 1. september refererer sig til Tingmiarmmiut.)

Onsdag 2. september 1931

Vi har i natt drevet i fjordmunningen ut for Tingmiarmmiut og vi gaar nu nordover for aa finne Devold.

Det er skodde saa vi lite ser, men vi tar oss frem til den fjorden vi mener han skal være i og setter kurs inn fjorden. Her er gode havner like ute ved havet.

Vi tuter saa det ljomer i fjellene inn etter fjorden og faar til svar et par skud om babord.

Der ligger en liten hytte inne i en bukt. Der kommer radiomastene ogsaa til syne. Sakte fart forbi nogen smaa skjær og saa opdager vi to mann paa land og en flokk hunder.

Et norsk flagg gaar til topps paa hytta og saa kommer karene ut for aa lose oss inn i den prektigste havn vi kan tenke oss.

Heimshavna heter den og den er helt innelukket for all slags veir og is. Her er frodig vegetasjon, men meget berg og stein og lite jord. Stedet er likevel triveligt.

Devold og Jensen som ligger her, har meget aa berette om fisk, fauna, terreng, fangstmuligheter og platina som de har skjerpet.

I Unnivik ligger to eskimofamilier saa der er ikke terreng nord for Devold. Vi beslutter aa gaa sydover til Lindenovfjorden. Nu viser det sig at Devolds radiomottaker er i uorden.

Vaar radiotelegrafist som er en meget øvet reparatør, gaar i gang med arbeidet. Det setter inn med skodde og vi haaper at det da lar seg gjøre aa reparere mottakeren i løpet av natten.

Til kvelds spanderer Devold storkobbe biff og Grønlandslaks. Han beretter samtidig om stimer av småtorsk inne paa havnen og ørret i et lite vand en ti minutters vei fra hytten.

Torsk hadde de pilket utenfor kysten her da de kom under land i sommer.

I baaten laa en teiste og noen erfugl. Maase, lom og ravn er her ogsaa rikelig av.

Alle tuer er blaasvarte av kreklig og skintryte. Vi saa paa landts rikdommer, tok en del billeder, men samlet intet her.

Torsdag 3. september 1931

Skodda ligger like tett som i gaarkveld. Vi maa dessverre bli liggende her. Telegrafisten har arbeidet i hele natt for aa faa mottakeren i stand, men feilen viser seg aa være saa stor at den ikke kan repareres her til lands.

Devold ber om aa faa overlatt vaar mottaker. Vi har ikke kunnet opnaa radioforbindelse med Island siden søndag kveld da vi var ved sydgrensen av Angmagsalikdistriktet.

Vi er sansynligvis for langt syd. Avstanden fra Røykjavik er ca. 550 mil.

Vi prøver aa sende nogen telegrammer før vi overleverer vaar mottaker og avtaler lyttetid med ham for at han skal ta telegrammer fra oss om det skulle være nødvendig.

Ved 16 tiden lettet skodden og vi tok farvel med de to overvintererne og satte kurs ut fjorden. Taaken satte atter in og ved 22 tiden legger vi fremdeles i fjordmunningen. Vi gaar nu til kap Tordenskjold.

Fredag 4 september 1931

Vi blev liggende i skodde i fjorden uten for Heimenhamna i nat. I morges lettet det saa pas

at vi kunne stikke til havs og sette kurs sydover. Naar vi kom ca. 10 kv. mil av land var der ikke mer verken drivis eller isfjell.

Vi gikk i tet skodde til ut paa ettermiddagen, men da lettet det og vi saa inn i Tingmiarminuet hvor vi hadde vært før.

Det var meget heldig at skodden lettet her for nu begynner et landskap som ingen norsk ekspedisjon har bereist før – naar vi untar tiden før 1814.

Syd for Tingmiarminuet blir landet lavere. Mektige snebraer paa mange miles bredde dekker landet.

Det ser dog ut til at der er en smal strimmel bart land langs sjøen, men at da det alt begynner aa mørkne kan jeg ikke si det med sikkerhet.

Mitt paa bræen stikker opp et høit fjell inne i land. Videre sydover blir landet høiere. Enkelte bare fjelltopper stikker op og snebare nes gaar ut i sjøen.

Der ser ut til aa være lite bart land og vanskelig fremkommelig paa land.

Vi ser ned mot kap Tordenskjold, men det er saa langt dit at vi først vil være der i morgen ved 6 tiden.

Landet dit ser ut til aa være av liten verdi og kan ikke sammelignes med det gode isfrie land fra kap Bille til Unnivik.

Lørdag 5. september 1931

Soloppgangen vekket meg i dag ved kap Tordenskjold. Bare litt av dette nasset er snebart. Her driver store isfjell ved land.

Men i fjellene er meget grønt der det ligger litt muld.

De to nærmeste fjorde syd for kap Tordenskjold er snebare langs sjøen nesten inn til fjordbunden hvor der er masse kalvis og isfjell.

Det ser ut til aa være gående i disse to fjordene. Tat et bilde nr. 3, rull 10 av nasset mellom disse to fjorde.

En fisk spratt opp av sjøen her. Det kunde være en laks. Ved skutensiden saa vi en voksen torsk. Hodet av en uer fløt i sjøen og maasen tar smaafisk op av vannet ved tredje nes fra kap Tordenskjold.

Vi gaar inn i Kangek ved kap Wallø. Fjorden er trang med forholdsvis høie fjell og meget frodig vegetasjon.

Her er gode havne og Mortensen bestemmer seg for aa ta terreng her. Han vil bare se om det er plass for en bistasjon i fjorden søndenfor.

Vi gaar ut fjorden og sydover langs kysten. Terrenget er bra og jeg har lyst til aa se Lindenovfjorden siden vi nu er like ved. Det kan godt passe aa søke havn der i natt.

Ved munningen av Lindenov fjorden møter vi to eskimoer i kajakker. De tilhørte Knud Rasmussens ekspedisjon i 1931



Vi gir dem to brød og et stykke smør. Deres glede ser ut til aa være meget stor.

Vi styrer etter dem inn i en liten bukt nord for fjorden hvor det saa ut til aa være havn. Eskimoene forsvant gjennom et smalt sund, - dog vi maa søke ny havn da der er skjær i bukta.

I det samme kommer en danske ut til oss med en stor uer og vil gi oss som betaling for brødene. Vi spør om han ogsaa vil ha brød. Ja, han takket for det hvis vi kunde unvære nogen.

Han fikk et brød og alle smaakakene vi hadde. Han fortalte at han tilhørte Knud Rasmussens ekspedisjon og spurte om vi hadde sett en kvit motorbaat nordenfor.

Vi bekreftet det, og saa vilde han vite vaart erend. Vi sa vi var paa haifiske. Efter en hyggelig prat med dansken gik vi ut til havs hvor vi drev den natten.

Søndag 6 september 1931

Saa snart det lysnet gik vi inn i Nagtoralik hvor vi la i land en bistasjon. Det var nu tett skodde og regn saa det var vanskelig aa se.

Her var heller ikke havn da havet gaar paa her og alt for dypt til aa ankre.

Terrenget er bratt, men her er meget frodig vegetasjon. Her er saa frodig gressmark at man slaar dårligere utslaater i Norge.



Foto frå Gunnar Tornøe

Oppe i fjellet hører vi en rypeflokk til tross for at dette er like ute i havet.

Her er bokstavelig talt svart med krekling og skintryte. Ca. 100 meter fra sjøen ligger et lite vand.

I bekken ned til sjøen tar vi røie paa ca. 30 cm. med bare hendene.

Mortensen er godt fornøyd med terrenget. Vi hadde nok hatt lyst til aa bygge i Lindenovsfjorden, men da der var både dansker og eskimoer der - fant vi det tilraadelig aa gaa nordover.

(*Dansken sa at eskimoene skulde ikke være der i vinter, men de skulle alle tilbake til Vestgrønland naar Knud Rasmussen kommer sydover. Jeg antar at det vil være lettere aa bebygge terrenget ved Lindenovsfjorden næste aar, og da maa vi være ute i god tid. Det er lite sansynlig at Knud Rasmussen opdager vaare overvintre i aar. Vi er opmerksom paa at en

dansk ekspedisjon tidligere har vært ved Lindenovsfjorden, og at der er tat forbehold i traktaten om denne fjord.*).

Serlig fordi traktaten gir danskene annledning til aa treffe serlige forføyninger overfor nordmenn som vil bygge ved denne fjord.

Etter Nagtaralik går vi til Kangek hvor hovedstasjonen skal bygges. Overgangen mellom disse to fjorder er kort.

Ved middag tørnet vi ved av Kangekfjorden og gaar straks i gang med aa bygge hovedstasjonen på nordsiden av fjorden.

Alle arbeider med liv og lyst. Jeg tar steinprøver og samler planter. Vegetasjonen er her meget frodig. Her er ingen bræer i denne fjorden, men nogen mektige isfjell er drevet inn fra havet. Naar de kalver lager de svære bølger og et bulder og brak som høres lang vei.

Mandag 7 september 1931

Vi fortsetter aa bygge og føre i land proviant m.mere. Det er skodde og regn. Vi blir saa vidt ferdig her til i kveld. Vi saa en diger storkobbe her i dag.

Tirsdag 8 september 1931

Vi gaar in fjorden til Straumen hvor vi bygger en bistasjon. Her gaar en stor elv. Straumen er grunn, bare 4 favner. Fra Straumen til fjordbotnen er ca. 5 km. og der er det helt isfrit. Jeg samler planter. Vegetasjonene er meget rik her etter Grønlandske forhold. Vi gaar tilbake til hovedstasjonen og bringer i land salt og kull.

Vi ligger her i natt. Vi saa laks og snadd ved Straumen og et revehi.

Onsdag 9 september 1931

Vi leter for aa sette ut de siste bistasjoner i den fjorden som gaar i vinkel nord for Kangek. Veiret har siden lørdag vært skodde og regn, og det vedvarer.

Har ikke faat tatt et bilde de siste dage. Vi leiter oss frem til vi finner fjorden.

Her er saa bratte fjell at det er vanskelig fremkommelig paa land. Fjorden er trang med en liten fjordarm paa sydsiden. Der er god havn. Vegetasjonen er frodig ogsaa her til trods for flere bræer gaar helt ned til sjøen paa nordsiden av fjorden. Her er lite jord.

Fjordbotnen er fylt av en bræ. Her er ikke overflod av terreng her.

Nogen faa eskimofamilier vilde antagelig beslaglegge alt her, saa det er i siste liten vi er ute

Fra senere tid har vi ikke sett spor etter eskimoer paa vaart terreng. Vi fant en liten bukt med plass til en hytte mitt for fjorden paa sydsiden. Den ligger antagelig tvers av hovedstasjonene som er i den andre fjorden. Saa det blir antagelig aa gaa over fjellet til denne stasjonen.

Det er ogsaa meget langt over til Kangek. Ved bistasjonene er der gamle teltringer etter eskimoer.

Siste hus vil Mortensen ta i land paa hovedstasjonen, da den høie sjø hindrer oss i aa sette den i land ute ved kysten hvor der kunde være plass for en slik stasjon.

Vi finner saavidt inløpet til Kangek før det blir helt mørkt. Det er nu storm og et fryktelig regnveir. Vinden er mild og østlig.

Vi famler oss frem i mørket og ved 23 tiden ankrer vi utenfor hovedstasjonen.

Torsdag 10 september 1931

Overvinterne er nu ferdig med aa flytte inland og skuta er klar til fiske.

Det er storm og regn i dag ogsaa, men man gaar i gang med aa sette op linespill og dampekar. Linene gjøres ogsaa klar og det er meningen at i morgen skal vi begynde fisket. Ved 15 tiden gaar skipperen, styrmann og jeg i land og foretar anneksjon av terreng og tar en del billeder.



På bildet under ser vi hovedstasjonen så vidt - rett over for den båten nederst i bildet som ror mot D/S «Signalhorn». Foto Tornøe



Den ferdige Hovedstasjon. Foto Tornøe



J. Kr. Tornøe til venstre og islos

Sivert Engseth til høyre.

Det siste Landnåm i Norges Historien



Fredag 11 september 1931

Det er storm og regn idag ogsaa, saa det er ikke mulig aa gaa til havs med liner i dag. Vi bestemmer oss derfor til aa sette baade haakjerringsline og kveiteline i fjorden her. Ved et uhell gik kjettingen av og vi mistet anker og tre laas kjetting. Vi maa nu til aa sokne efter det og resten av dagen gaar med til dette arbeid. Det var en sur jobb i dette fryktelige regn, men ved 19 tiden hadde vi virkelig faat baade kjetting og anker om bord igjen.

Fra venstre:

Arnt Rikkardsen, Paul Pedersen

Begge fangstmenn. Sivert Engeseth – islos.

Ole Mortensen – skipper og overvintrer

Peter Brandal jr. skipper.

Ole Mortensen ber oss i land til kaffi i hans nye hus. Han har nu faat det saa bra i stand at han kan ta i mot gjester. Vi haaper paa fiskeveir i morgen.

Avskrift.

Den 10. september 1931 gikk vi i land ved

Ole Mortensens hovedstasjon og tok nedennevnte landområde

I besiddelse for Norge. J.Kr. Tornøe leste op følgende erklæring:

«I kong Håkon den VII navn heiser jeg flagget og tar landet i
besiddelse for Norge, fra sydsiden av Nagtoralik til Kapp Bille.
Landet kaller jeg Leiv Eiriksons Land».

Kangek 10. september 1931.

Sivert Engesæt

(sign.)

J. Kr. Tornøe

(sign.)

Peter Brandal jr.

(Sign.)

Lørdag 12 september 1931

Det er fremdeles storm, nordost, men i dag gaar vi ut i fjordmunningen for aa sette liner. Vi ser rokket ute i fjordmunningen og sjøen gaar meget hårt.

Vi lodder og tar bundprøver ute ved de små vikene ytterst i fjorden. Vi faar dybde paa 160 favner og bunden er blaaleire.

Her kan nok være baade kveite og haakjerring.

Vi setter først 17 kveitekrok egnet med saltet islandssild.

Deretter gaar ca 50 krok haakjerringangler. Vi bakker op under lu land og nu setter det inn med et voldsomt regnveir.

Stormen legger seg og etter 4 timers tid trekker vi linene i stille pent veir. De 17 kveitekrokene var dessverre dradd sammen av ilene og nogen kveite blev det ikke denne gang. Men haakjerringlinen stod pent og vi fik en haakjerring. Den hadde en stor steinbit og ryggen av en kveite i maven.

Vi har saa lite kull igjen at det bare er nok til aa rekke Island. Vi kan, derfor ikke gi oss til aa lete etter fisk, men maa gaa hjem i morgen. Ved 19 tiden tørner vi utenfor hovedstasjonen, og vi gaar i gang med aa gjøre skuta klar til aa gaa til sjøs i morgen.

Søndag 13 september 1931

Vi er nu klar til aa forlate Grønland. Vi tar avskjed med overvintrene. Signalthorn gir 3 støt i fløiten og der svares fra land med 3 skud.

Vi gaar ut fjorden til sydsiden av fjorden hvor jeg har bestemt meg for aa undersøke et felt og skjerpe der om jeg fant noe av verdi.

Johannes Hansen Ure i Lofoten og Sverre Nerland fra Romsdalen blev med i land.

Jeg slo ut en del stein av fast fjell. Den saa ut til aa inneholde zink blandet med svovelkis og jern. Jeg merket forekomsten ved aa slaa ned en jernbolt ned i en kløft i det faste fjell like ved sjøen under skredet.

Stedet er lett aa finne igjen. Vi rodde om bord igjen og fortsatte ut fjordmunningen. Det var næsten stille, men havet var oprørt av sverstraumsjø efter de siste dagers storm. Her er en

sterk sydgaaende strøm som lager et fryktelig hav under sydlige storme.

De drivende isfjell var av nordosten drevet inn i fjordene saa nu var her ikke lenger en isklump aa se.

Efter hvert vi kom utover fra kysten blev sjøen slettere. Det tyder paa at strømmen blir mindre. Vi satte loggen med kurs for Røykjanes paa Island.

Mandag 14 September 1931

Det er godveir, men vi har lite kull og vi maa gaa med fem mils fart for aa spare paa dem for aa ungaa kulling paa Island hvor brendsel er meget dyrt. En liten bris fra sydvest hjelper oss til en fart paa ca. 6 mil.

Tirsdag 15 september 1931

Veiret er godt. Vi sendte telegram til Devold om at vi nu er gaat hjem og bad ham ekspedere det videre til Haupetter. Vi har ikke mottaker og vet ikke om det blev optat av Devold.

Onsdag 16 september 1931

Tiden gaar langsomt paa disse overseilinger.

Torsdag 17 September 1931

Ved 5 tiden kommer maskinisten og vekker skipperen. «Barometeret er falt helt ned i skutebunden, sier han. Det blir storm».

Jeg merker at skuta ligger for en ganske sterk kuling og sjøen vasker langs skutescida. Det var blit veirforandring.

Skipperen ser lit paa barometeret og tar sig en kopp kaffi. Ferdig med den gir han ordre til aa legge inn alle rev i seilene.

Jeg syntes det var unødvendig aa legge inn saa mange rev for det var jo ikke slik storm foreløpig.

Vi fortsatte vaar kurs, men med de smaa seil gjorde skuta liten fart. Vi var nu opunder Røykjanes og det var meningen aa søke havn for aa spare kull under stormen.

Det varte ikke lenge før vi maatte opgi haapet om havn. Ved 10 tiden var stormen øket slik at vi ikke kunde lense lenger.

Vi maatte legge skuta bakk og prøve aa holde oss klar skjerene og sandbankene ved Island.

Ved 10 tiden hadde vi en vindstyrke som jeg aldri har sett sterkere, men med de smaa seil greide skuta seg bra.

Det blaaste slik at sjøen blaaste næsten slett. Rokket hindret oss fra aa se annet end de nærmeste bølger.

Sjøen var bare grønt skum runt oss. Det syntes aa bli uhyggelig til natten, da det nu var helt mørkt. Det var næsten umulig aa gaa paa dekk, og i bysa var det oversvømmelse, saa middagen maatte plystres. Det var også liten appetit i dag blant oss alle.

Vi hadde haapet at en saa fryktelig storm ikke kunde holde seg uforandret i mange timer og det slog til. Da det begynte aa mørkne la stormen seg lit, men ikke saa meget at vi kunde fortsette reisen.

Vi maatte fremdeles bakke, og nu blev det slikt voldsomt hav at brotsjøene gik over oss med korte mellomrum. Vi viste ikke sikkert hvor vi var da vi ikke hadde faat opservasjoner de to siste døgn. Brotene blev voldsommere ut over natten.

Fredag 18 september 1931

Uveiret fortsatte i hele natt. Ingen søvn, men pompelukt og sjøsyke. Ved 10 tiden i dag syntes vi at stormen hadde lagt seg saa meget at vi vilde prøve aa fortsette til Vestmannaøyene.

Vi la skuta østover, og lot det staa til med de svære brotsjøer som feiet over oss. Men plutselig reiste det sig en mektig topp. Den brøt in over hekket, knuste garnbingen og tok med seg en del av det godset vi hadde der, blant annet mine røier og ørretter og steinhammeren min. Taket paa salongen blev løftet og jeg blev helt gjennomvåt i salongen til trods for at dører og kappe var helt lukket.

Hvor vandet kom ned er jeg ikke i stand til å finne ut. Livbaatene løftedes og krabbene under dem faldt ned, men surringene holdt.

Skipperens støvler fyltes på broen og en mengde sjø gikk ned luftventilene til maskinrommet og slukket lyset over hele skuta.

Aa fortsette paa denne maaten gikk ikke. Vi maatte ligge bakk et døgn til.

Lørdag 19 september 1931

I dag er stormen gaat over til nordvest og løiet av saa vi kan fortsette. Barometeret stiger og vi setter kurs for Færøyene.

Vi har kull nok til aa naa dit hvis vi ikke faar en ny storm. Vi bruker nu maskinen med bare halv fart, men det er god vind og de høie sjøer skuer oss godt fremover. Vi gjør 7 mils fart.

Vi naar Færøyene antagelig tirsdag.

Søndag 20 september 1931

I dag er det atter godt veir. Vinden er spaknet av men dønningene gaar fremdeles meget høie. Solen gjemmer sig fremdeles. En traaler skar vaar kurs i ettermiddag. Den gikk antagelig fra Island til England.

Mandag 21. september 1931

I dag er det skodde. Vi nermer oss Færøyene og maa nu bruke fløiten. En traaler ulte straks foran oss og vi svarte. Den forsvant i sydlig retning. I kveld er distansen ut gaat.

Hadde det ikke vært skodde hadde vi antagelig set land. Nu skal vi ligge aa drive til skodda letter.

Tirsdag 22 september 1931

Ved syvtiden fik vi se land. Bare en liten stripe av fjæren saa det var umulig aa faa landkjenning i skodden. Det er slik altid naar vi skal ta land, skodde er det.

Vi hadde heller ikke spesial kart over Færøyene. Nogen slags opservasjoner hadde vi ikke faat paa flere døgn saa det er ikke godt aa vite om det er langt syd eller nord vi var ved Færøyene.

Vi bestemte oss for aa gaa sydover. Skodden laa tett helt til middag, da var vi kommet til sydspissen av Suderøy og da kjendte vi oss. Her fik vi en strykende bør fin bidevind nordover langs land til vi naadde Thorshavn om kvelden ved 23 tiden.

Onsdag 23 september 1931

Vi telegraferte nu hjem. Onsdag morgen fik vi se byen hvor jeg tok en del billeder.

Vi snakket med en hel del av byens befolkning som serlig interesserte sig for fiske paa Vestgrønland.

Det var svere fiskemengder som var bragt hjem. Vi laa paa siden til en meget stor seilskute da vi kom in paa havnen om kvelden.

Den viste sig nu aa være en Grønlandsfarer som var kommet hjem med fuld last, - 150.000 saltfisk.

Lasten med 150.000 saltet torsk losses i Thorshavn

Vi kunde merke at det paa Færøylene var sympati for Norge, og at de husket sin norske avstamming.

Om kvelden besøkte jeg lagtingsbygningen hvor jeg traff Johannes Paterson.

Vi blev gaaende aa snakke til langt paa kveld. Han fortalte om de mulkter som færøysker var ilagt for aa ha gaat paa land paa Grønland, - om fiskemengder og priser o.s.v.



Salta torsk i Thorshavn. Foto frå Gunnar Tornøe

Det var fisket av 30 mann i løpet av 3 veker. Jeg tok bilder av lossearbeidet her. Fisket paa Færøylene har tat et meget stort opsving i det siste aar siden de fik opnet havn paa Vestgrønland.

Fiskeflaaten er økt til ca 180 fartøyer som fisker ved Island og Grønland. Derav har ca 150 fartøyer vært ved Grønland. De hadde fisket fra 70 tusen til 150 tusen fisk pr. fartøy, saa disse fangster overgaar selv hvad Færøyinger er vandt til. Det var ubegripelig mye fisk ved Grønland, sa man.

Fangsten med salt torsk stables for lagring i Thorshavn

Han sendte med hilsen til professor Gjelsvik og bad mig forelegge ham en del spørsmåal angaaende Grønland.

Torsdag 24 september 1931

Vi gik fra Thorshavn i dag ved 7 tiden. Her passerte vi Nærsløy hvor den berømte Nærsløyarpaal bodde. Nu opnet det seg fjordene langt nordover paa øylene. Vi satte kurs for Runde.

Ved middag møtte vi Bergenske "D/S Nora" paa vei til Thorshavn i Islandsruten. Skibene hilste hverandre med flagget i forbi farten.

Fredag 25 september 1931



Susan Barr opna telegrafstasjonen i Ny-Ålesund.

I slutten av mai var det offisiell opning av den gamle telegrafstasjonen i Ny-Ålesund. Sidan i fjor har det blitt jobba med å restaurere den gamle bygninga som var sterkt prega av vind og vår.

Det er Svalbardposten som melder dette.

Ny-Ålesund fekk sin telegrafstasjon i 1911, og gruvesamfunnet vart dermed tettare knytt til Longyearbyen og fastlandet. Telegrafan er satt i stand som den framsto i perioden mellom 1963 og 1965, og inventar og utstyr i bygninga er i frå denne siste driftsperioda. Besøkande kan også få høve til å sende telegram frå stasjonen.

Radiokommunikasjonsutstyret som no er kome attende til Ny-Ålesund har dei siste åra stått lagra på Telemuseet i Fetsund.

Barr sa i talen sin at samarbeidet mellom Riksantikvaren og Kings Bay er svært godt, og at dette er det andre store prosjektet dei har hatt samarbeid om i Ny-Ålesund. Det andre var direktørboligen i Kings Bay.

Pengar til restaureringa har likevel vore ei utfordring, og utan at Telenor hadde gått inn med sponsorkroner hadde dette prosjektet vore vanskeleg å gjennomføre. Det har vore eit stort detektivarbeid å føre bygning tilbake til slik det var.

Dersom ikkje Noreg hadde investert i telegrafsamband er det heller ikkje sikkert at Svalbard hadde vore ein del av norsk territorium i dag. Noreg beviste si interesse gjennom handfaste investeringar på Svalbard. Ei viktig investering i kontakta mellom sårbare gruvearbeiderar og fangstfolk som inntil telegrafen kom var totalt utan kontakt med omverda.

Telegrafstasjonen var som kjent den siste som hadde kontakt med Roald Amundsen i Latham då han forsvann i 1928.

Nordvestdønning og en fin liten bris hjalp oss udmerket. Vi har jo hele tiden vært begunstiget med bøl.

Det merkelige var at i natt laa skuta paa styrbord side. Vi hadde altsaa vinden fra bagbordside og det var saa behagelig naar vi seilte om nettene saa laa jeg i læ ned mot skibssiden, støtt og godt og behagelig.

Jeg risikerte aldri aa bli kastet frem av køyen. Derimot var det ikke at telegrafisten laa saa stødt som laa paa den andre side.

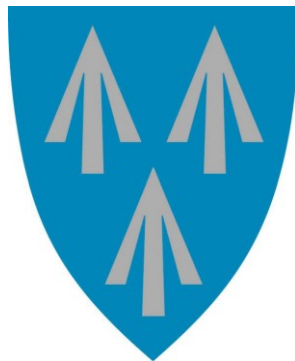
Jeg følte det ganske ubehagerlig nu aa ligge paa luv side og jeg anmodet skipperen om aa sørge for at jeg fikk ligge som jeg var vandt til. Men det kunne han vanskelig gå med paa for da ville vi komme til Skotland i stedet for Norge.

Lørdag 26 September 1931

I dag har skuten lagt seg paa den riktige siden igjen. Vinden var gaat over til syd med tet regn. Vi satte op den fart vi kunde for aa faa landkjenning før det ble mørkt. Det lykkedes.

Vi kom inn nord for Svinøya og vi naadde Brandal sent lørdag kveld. **Dermed var vaar Grønlandsekspedisjon slutt.** Vi hørte at man hadde vært engstlige for oss, og at det var tale om aa sende en hjelpeekspedisjon siden man ikke hadde faat telegram fra oss. Aarsaken til dette blev nu opklaret.

Siste del i artikkelserien i neste utgåve av Isflaket.



Hareid kommune
Vi støttar Ishavsmuseet

«Polarbjørn» sunket etter brann på New Foundland-feltet.

(Sunnmørsposten april
1949)



Hadde 9000 dyr og
fleire tonn spekk.

Mannskapet reddet av «Illinois» og er nå
på heimveg med «Herøyfjord»

Selfangeren «Polarbjørn» kom i brann 8
kvartmil utenfor Belle Isles i streket
mellom Labrador og New Foundland
laurdag kveld. Hele mannskapet ble tatt
om bord på selfangeren «Illinois» og blir
sendt hjem med selfangeren MS
«Herøyfjord», het det i en United
pressemelding frå Halifax til
Sunnmørsposten søndag formiddag.

Videre er det meldt at skuta ikke står til å redde.
Den skal nå være sunket. «Polarbjørn» hadde
full last inne, 9000 dyr og flere tonn spekk. Alt
sammen gikk tapt.

Dette var den triste meldingen som vart kjent i
Ålesund og på Sunnmøre i påsken. Dagen før,
langfredag, kom det telegram til
Sunnmørspostens redaksjon med påkehilsen
fra mannskapet. Her het det at alt var vel om
bord. Like etter, påskeaften, skjedde ulykken.
Det oppsto brann om bord, mannskapet måtte
forlate den, og ikke lenge etter gikk den under.

Martin Karlsen på Brandal har ikke fått nærmere
detaljer om brannen som førte til skutas
ødeleggelse. Det heter kort at det oppsto brann
om bord, og at det var umulig å redde den.

Mannskapet ble tatt om bord i «Illinois» som
føres av Harald Marø, bror til Henrik, som førte
«Polarbjørn»

En tror at brannen oppsto i kjelerommet og at
den har spredt seg med voldsom fart. Når det
først kommer brann i spekket er det vanskelig å
slokke. Ingen av mannskapet kom imidlertid til
skade. Farvannet er islagt, og karene kunne
spasere på isen om bord til «Illinois». Nå er
«Polarbjørn»s mannskap gått om bord i
«Herøyfjord», som er på veg heim til Noreg. En
rekner med at den vil være hjemme i løpet av en
ukes tid.

Tapet av «Polarbjørn» er et hardt slag for den
sunnmørske selfangstnæring. Ingen skute har
kastet større glans over selfangsten og farten i
arktiske farvann enn denne. Det var skuta som
alltid kom frem, sa John Giæver om den. Om
vanskene var aldri så store, isen aldri så tett, så
bautet «Polarbjørn» seg frem gjennom isen med
Kristoffer Marø på brua.

Sammen med «Polaris» og «Arktos» dro den på
selfangst ved New Foundland våren 1940. De to
første forliste der borte under krigen, men
«Polarbjørn» kom hjem. Nå ligger den sammen
med de andre i havet der vest. «Polarbjørn» var
på 326 brutto tonn og ble bygget i 1920. Men
seinere har den gått gjennom moderniseringer
og forbedringer og sto nå som et av våre største
og staueste ishavsfartøyer.

Under krigen gikk den i alliert-tjeneste, gjorde
flere berømmelige turer til Grønland, og fram
kom den alltid. Mest kjent er skuta fra sine
ekspedisjoner til Øst-Grønland med forsyninger
og avløsningsmannskaper til de norske
fangststasjoner der borte.

«Polarbjørn» var en av de beste ishavsskuter vi
har hatt, sier professor H. U Sverdrup til
Sunnmørsposten. Jeg beklager meget at skuta er
sunket. Den egnet seg utmerket for farten på
Grønland. For Polarinstituttet gjelder det nå å
finne en ny skute i stedet for «Polarbjørn» og det
blir ikke bare enkelt å finne en som passer like
bra.

Ernst Hovlid blar i minneboka.

I samtale med Jens Peder Brandal over bordet på Ishavsmuseet.

Avskrift og tilrettelagt av Webjørn Landmark

Som vanleg var blant ungdomen så starta du også tidlig på sjøen Ernst?

Eg begynte på sjøen rett etter eg vart konfirmert i 1945. Då var det tre år i fraktfart og forskjellig før eg fekk meg ishavstur. Første sjøturen min vart med «Bangavåg» i fraktfart, skipper og eigar var Ingolf Moldenes. Styrmann og deleigar var Leif Hareide og kokk var Per Gamlem. Han kom forresten vekk i Frankrike noko etter på.

Seinare gjekk eg om bord i «Elieser» av Hareid, med Ole Gjerde som skipper og eigar. Ole var av den gamle skulen, rettferdig men streng. Det var god lære.

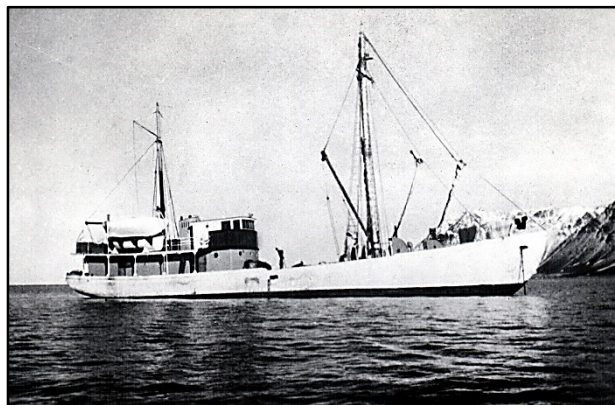


Ernst Hovlid i 1957 om bord i «Polarstar». Foto frå Ernst Hovlid.

Så etter kvart, i 1948, begynte eg som messegut om bord i «Brandal» med Martin Karlsen. På den tida skulle ein avmønstrast etter kvar tur, så det er litt vanskeleg no og huske årstal og dato for kvar enkelt episode.

For å nemne nokre av skutene eg var med på så var dette «Brandal», «Polaric», «Aarvak», «Minna», «Polarstar», og «Polarhav». Desse var alle tilhøyrande Martin Karlsen. Eg hadde også ein vesteristur med «Fangstmand», og ein vesteristur med «Selungen» i 1963.

Men i 1951 og 1952 var eg marinegast i 18 månadar. Då eg kom heim frå militærteneste var eg naturlegvis sopa blakk, så då vart eg med «Minna» nordover på feitsilda. Styrmannskulen tok eg i 1954 og 1955. Så var eg om bord i «Borgund» i fraktfarta mellom England og Norge.



«Minna» Foto frå Ishavsmuseets arkiv.

På forsommaren i 1956-57 vart eg med «Polarstar» i fraktfart mellom Harbour Grace og Gloucester. Dette kalla vi berre for skoddefarta, på grunn av at Golfstraumen og polarstraumen møtes på desse traktene. Vidare så vart det selfangst i mars, april og mai.

Enkelte dramatiske turar vart det også. Blant anna var eg i 1949 med ishavsskuta «Brandal», då først «Polarbjørn» og så «Herøyfjord» forliste. «Herøyfjord» forliste vest av Runde, og hadde i tillegg til eige mannskap med mannskapet frå «Polarbjørn» som då hadde forlist etter brann på Newfoundland.

Vi kom med «Brandal» frå Vesterisen, og han «Tin», Martinus Brandal, var skipper og han Bernt Brandal var 1. skyttar. Eg var dagmann om bord denne turen. Første turen min, i 1948, var eg messegut, men no i -49 var eg dagmann.

Ja, dykk hadde ein kort tur også då dette året?

Ja, det vart det. Og ein god tur. Vi hadde rundt 3000 skinn.

Ja, eg ser i arkivet vårt her at dykk gjekk frå Brandal den 17. mars, og var heime igjen her den 29. april. Så det var vel ein månad, og det vart vel rekna som ein kort tur.

Ja. Og eg kjem på ei historie frå denne turen. Karane hadde bryggja øl. Denne tida så hadde vi med oss kagga med kefirmjolk, og etter kvart som denne kaggen vart tom, så hadde dei laga ein svær øl kagge og bryggja øl om bord. Og turen etter på, turen til stredet, så laga kan Kjos, stuerten, ball. Då skulle det naturlegvis serverast kefirmjolk til. Men no smakte det øl av kefirmjølka.

Men då dykk kom opp under «Herøyfjord» og skulle prøve redde dei. Det var dårleg vêr?

Ja, det var det. Den var så pass grapsen med veret at vi låg og bakka med «Brandal». Han Bernt kom på vakt kl. 18.00. Då sat han «Tin» og snakka med han Jakobsen på «Herøyfjord», då seie han at dei ligge med 45 grader slagside så det ser skummelt ut. Dette fekk han Bernt med då han kom på vakt. Han hadde to brør som var med. Då sa han Bernt at «no må dei vere framme dei som er framme, og atte dei som er atte, for no kjeme det til å verte ei huskestue».



«Herøyfjord» med slagside vest av Runde. Foto frå Ishavsmuseets arkiv.

Det vart satt full fart forover. Vi gjekk det oss hadde mot «Herøyfjord». Og kom fram til dei ca kl. 22 om kvelden. Det såg nokså skummelt ut med «Herøyfjord». Svær sjø og store brot. Vi gjekk opp i lu side av dei og begynte å pumpe olje ut på sjøen. Då la dei seg litt sjøane. Seinare kom der ein lastebåt som var i området som også la seg opp i lu og pumpa ut olje.

Så vart det bestemt at dei skulle prøve å låre ein båt på «Herøyfjord» for å prøve å få om bord folk til «Brandal». Dette vart prøvd, men den første båten vart splintra med ein gong. Så måtte det prøvast med ny båt. Denne fekk dei på sjøen, og tre mann kom i båten over til «Brandal».

Dette var han Hans Mur, en Breivik frå Ulsteinvik, og så en nordlending. Dei klarte og få båten inn til sida med «Brandal», men så fikk han eit brot og vart knust. Men karane som var om bord fekk hive seg opp på rekkelineingen på «Brandal» og kom seg om bord. Men båten den vart knust og forsvann att på sida med oss.

Tre mann var komne om bord til oss. Men to båtar var knuste, så ideen med å bruke fangstbåt vart kullkasta.

Han «Tin» kom så på at han skulle gå så nær som mulig slik at ein av karane, ein Bremanger, skulle stå klar med kasteline og fekk kasta lina om bord i «Herøyfjord».

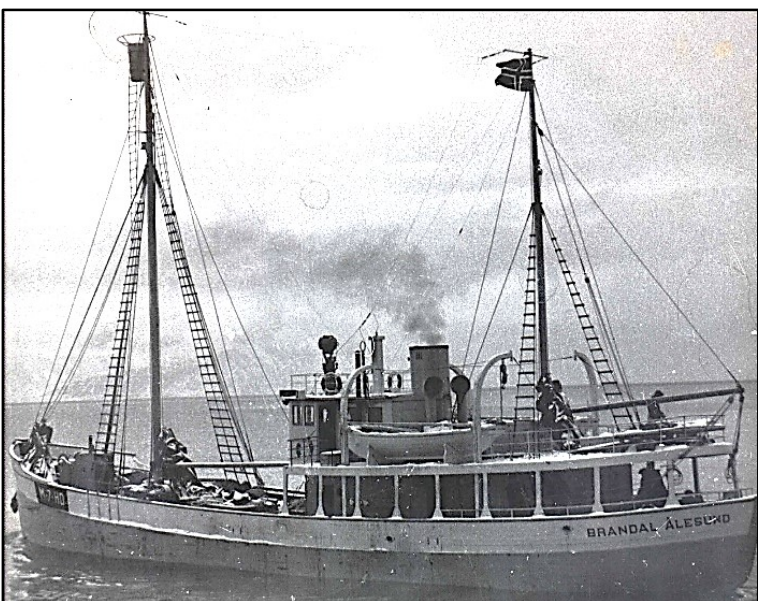
Så med hjelp av kasteblekre vart det sett i gang og hale folk gjennom sjøen frå «Herøyfjord» og om bord til oss i «Brandal».

Slik fekk oss om bord ei 17-18 mann. Medan vi heldt på med dette så kom også «Flemsøy» til. Dei begynte å jobbe på same måten. «Flemsøy» fekk om bord resten av mannskapet. Ja, det var ein svær jobb og ein dramatisk jobb slik eg hugsar det.

Men det var ei rimeleg dramatisk hending, og stort sjømannskap?

Ja, det var ei dramatisk hending, og svært spanande. Så denne episoden sete godt i minne for all tid. Ein heroisk innsats. Både av skipper og mannskap. Han «Tin» var så kalde og roleg. Rolege ordrar og ikkje noko oppkava.

Vêret var sopass at sjøane braut godt over «Brandal» også, så det var på ingen måte roleg



Ishavsskuta «Brandal». Foto frå Ishavsmuseets arkiv.

arbeid på dekket der heller. Eg kan minnst han nordlendingen som var med «Herøyfjord». Med det same oss hjelpte han over rekka så sa han «ja dette e som en gammelsel å berekne».

Han hadde med seg ein del pengar også. Med det same han kom inn på dekk så forsvann han vidare inn i byssa med heile pengebunken som han varma opp på byssa for å tørke dei opp igjen. Han var redd for pengane sine, men eg trur han klarte å redde dei.

Den streteturen du var på som messegut på «Brandal» i 1948. Huska du noko spesielt frå denne turen?

Han «Tin» var skipper då også. Sverre Moldskred var 1. skyttar og Olaf Åsmo var 2. skyttar.

Eg hugsar frå den turen at vi var inne i Isafjord. Medan vi låg der kom han Moldskred Sverre å ropte på meg. Oss hadde ein dampkjel for å stime tran med, og ute i dette kjeleromet var det godt å varmt.

No hadde Sverre, den skøyaren han var, funne ut at han skulle dusje og vaske seg der. Og eg skulle få oppgåva med å vaske han på ryggen. Eg tenkte med meg, men turte ikkje å seie det naturlegvis, men det var omtrent som å vaske en kvite vegg, du såg skitvatnet rann nedover ryggen etter kvart.



1. skyttar Sverre Moldskred. Foto frå Ishavsmuseets arkiv.

Men eg fekk no skrubba han noko lunde reine, so han gjekk no på land då noko seinare. Ja, det var no mykje såne artige historier.

Elles so var no turen noko lunde som normalt.

Det var ikkje på den turen dykk var innover og fann den eskimoplassen?

Nei, det var i 1949.

Men når du var med «Aarvak», i 1957. Kven var skipper dette året?

Det var han Anton Pilskog som hadde skuta dette året. Og han «Iisje Hau» var 1. skyttar. Johan Brandal. Ei natt låg vi stille der i ei bukt av isen. Eg hadde vakt frå 24 til 06 om natta. Isen starta og røyve på seg, så bukta heldt på å sette i saman. Det var med nød og neppe vi kom oss ut før isen var sett i saman. Vi gjekk til slutt med full fart for å kome oss ut. Eg har sjeldan sett at isen har hatt ei slik fart, så det var nødvendig og til ei kvar tid vere årvakne og følgje med settinga i isen.

Men du var også på «Selungen».

Ja, han Jørgen Kløvning kjøpte «Selungen» og så spurte han meg sia eg var heime om ikkje eg kunne vere med. Dei heldt på å gjere klart for Vesterisen. Jau, det kunne eg. Så eg vart med den turen. Men det var lite fangst å få. Men so braut oss av akslingen, mellom -akslingen, og vi vart så slepte inn til Tromsø og fekk reparert. Då

dette var gjort gjekk vi opp i isen igjen. Men no var det seint, og ikkje noko meir fangst å få. Så dette vart ein dårleg tur.

«Fangstmand». Hadde du ein bra tur der?

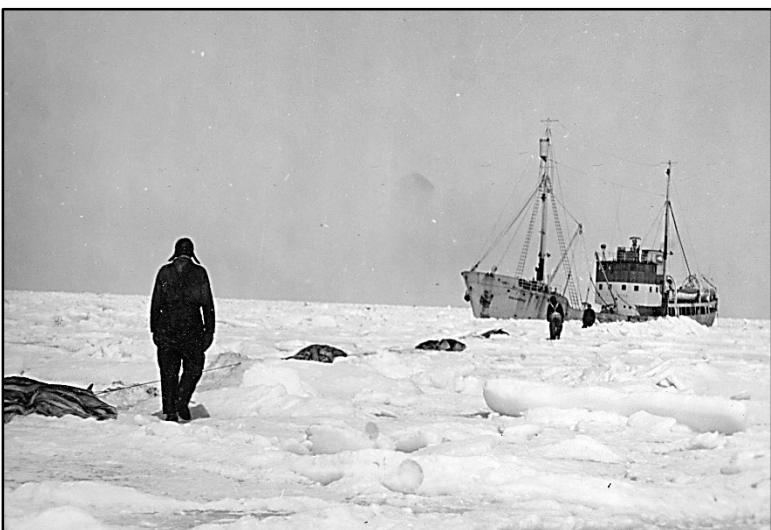
Nei, det vart ingen bra tur der heller. Vi hadde berre 800-900 dyr.

Men du var med «Polarstar» også.

Ja, både selfangst og fraktfart. Var med både i -57, -58, 59 og 60. Er no mykje eg kunne fortalt der kanskje. Vanskeleg å huske kva år dei enkelte ting hende. Eit år når vi gikk i fraktfart i området Harbour Grace var det så mykje forskjellige rykte som gikk. Ein gong vart det sagt at oss måtte overvintre der og få sendt over ishavsutstyret med ei anna skute for vi skulle gå der heile vinteren.

Men så vart det ombestemt. Oss var nede i New York og lasta kylling for Amsterdam og gjekk opp igjen her til Brandal då. Ja, det var no ein tur.

Og ein tur var oss komne rett i frå selfangst ved Newfoundland, og eg trur eg var heime med kona i fire timar. Så var det på igjen, skifte tur og bort i fraktfarta igjen. Så då var oss vekke heile tida.



«Polarstar» i fangst ved Newfoundland. Foto frå Bjørn Røyset.

Ein av ishavsturane ved Newfoundland var oss på innsida der i Gulfen og fangsta. Oss vart liggande faste i fleire dagar på veg inn til kastet. Eg sto i tønna og fylgde med isen, då eg vart var ei råk som heldt på og opne seg framfor baugen. Eg gjekk då ned og sa frå til skipperen, han «Tie», Henry Brandal, som så gjekk opp i tønna. Vi begynte og bauge i tre tida og gjekk oss raskt opp i eit klappmyss-kast. Vi gjekk på isen ca kl. 17.00 og kl. 20 var det så mørkt at vi måtte avbryte fangstinga. Vi hadde då teke om lag 8-900 dyr. Om natta bles det opp med storm, så vidare fangsting måtte vente.

Det var no bra forhold der på innsida av Gulfen, for så vidt, men selen låg så langt inne med land. For å kome oss ut igjen måtte vi gå langs landråka der. Det var så grynt at det var berre svarte strip att i vegen etter oss. Det var så vidt vi kom oss ut derifrå. Men vi gjorde det bra der. Og den turen skulle oss prøve å kome gjennom Bell Island-stredet for å kome oss på utsida igjen. Men det greidde oss ikkje. Så det var berre å snu. Men oss hadde ganske mykje Blueback denne turen, så oss hadde ein bra lut.

En annen fraktetur var oss opp til Sorel. Oppe i Mckenzie river. Der lasta oss dynamitt for Venezuela. Full lasta med dynamitt i romet og fenghetten framme i baugen. Det var reine torpedoen altså!



«Polarstar» ved kai i Venezuela. Foto frå Ernst Hovlid.



Ernst Hovlid om bord i «Polarstar» i Venezuela 1957. Foto frå Ernst Hovlid.



Roger Nevstad og Johan Holstad. «Polarstar» Venezuela. Foto frå Ernst Hovlid.

Hadde oss køyrt på noko, eller, ja, eg hadde ikkje sete her no då.

Så var det ned til Venezuela og lossa der i Caracas, hovudstaden, nede med sjøen, Så til Port of Spain og lossa resten. Returlasten herifrå var frå ei av øyane der, då lasta oss rom i Barbados, for Saint Johns, New Brunswick. Dette skulle også verte ein interessant tur, for dette var slike pappkartongar med 12 rom-flaske i kvar, og det vart mykje brekkasje kan du skjøne.

Han som stod i vinsja gjorde ofte eit sleng med hivet slik at det for bort i lukekarmane så romen sila ned på dekk. Då kom sjauarane med alt som var av koppa og kar og samla dråpane. Så her

var det mange som vart godt fulle. Så var det opp til New-Brunswick med den lasten.

Der er det enorm forskjell på flo og fjøre, mellom to og tre meter. Så med «Polarstar», når det vart lave sjø, så var det høgt opp på kaia. Eg hugsar dei fiskebåtane der, dei køyrde dei fram på floa så sto dei der tørre på fjøre sjø. Slik stod dei til floa kom igjen. Ja, det var mykje små historier.

Korleis var det når du kom om bord i «Polarhav» då ?

Eg kom om bord i 1962, og då var den nokså ny. Jau, det var bra. Ikkje noko særleg dramatisk. Oss var ein tur ned til Oostende i Belgia og lasta smør til Riga.

Eg var overstyrmann denne turen. Oss fekk besøk av noko folk der, ja oss meinte det var slike KGB folk. Ja, dei ville no vite korleis oss likte oss der, kva slags inntrykk oss hadde og korleis oss såg på dette med allianse med Russland. Ja, kort og godt om oss hadde godt å seie om det oss hadde opplevd der og slikt.

Ja, eg tenkte med meg at her er det berre om og gjere å seie ja og amen. Dei vart fornøgde, men så for dei no frå styrehuset og ned i messa og skulle intervjuje mannskapet også. Så eg tok telefonen ned til messa i full fart og sa med mannskapet at dei måtte no berre seie minst mogleg.

For det var slik at oss fekk ikkje gå i land åleine. Oss låg der nokså lenge på grunn av det at det var kvinnelege lossarar, og dei kom å skulle vere der å losse eit par tima, så forsvann dei. Utan eit ord.

Vi låg der å venta og venta, og plutselig så kom dei igjen og fortsette. Slik heldt det fram.

Men når vi skulle i land så kom dei å henta oss med buss, så køyrde oss opp på eit lokale der det var dans blant anna, og vi kunne få oss eit glas øl, ja en drink også gjerne, så kunne vi vere der eit par -tre timar, trur det var i elleve tida, då var det buss om bord igjen. Oss fekk ikkje gå i land der på eiga hand.

Karl Johan Brandal var 2. styrmann denne turen.

Men i 1962, då var du 2. skyttar på «Polarhav» under selfangsten?

Ja, når vi kom heim igjen då vart det ishavet. Og då skulle han «Tin» vere skipper, men så kom han om bord ein dag oss låg ut med Liaaen og dessverre, sa han, så kunne ikkje han vere med likevel. Då var han ein nokså skuffa mann. Då rykte han Jarle Sandvik opp til skipper. Han skulle vere 1. skyttar. Og han Karl Johan vart 1. skyttar og eg vart 2. skyttar.



«Polarhav». Foto frå Sigmund Bøe, Ishavsmuseets arkiv.

Du nemnde at dykk var i kontakt med ein fjellvegg i leia også?

Ja, den turen ja. Det var med «Polarstar» igjen det. Som sagt dette var i Steinsundet litt nord for Bergen. Der er så smalt at der må ein verkeleg konsentrere seg. Av ein eller annan grunn kom vi litt ut av kurs. Så vart det lagt hardt styrbord, men så gjekk det ikkje så bra det. Oss rende skuta fram på eit svaberg så baugen vart vridde. Men det var heldigvis ikkje noko dramatisk for baugen på «Polarstar», den var heil støypte fram i baugen, så det slo berre inn ein liten grann av støypen då, men sjølve baugen var så klova ned med at det såg dramatisk ut. Men det var tett. Oss kom no heim igjen, så hadde oss ein tur bort til Grimsby med kveite.

Men kvar kom dykk frå når de grunnstøtte då?

Oss kom i frå Amerika. Oss var ned til Amsterdam med kyllinglast, trur det var 120 tonn med kylling. Så vi var på veg heim igjen til Brandal når vi var i kontakt med fjellet i Steinsundet der. Då vi kom heim igjen passa det seg slik at det var ein last klar som skulle bortover til Grimsby. Trur det var 60 tonn med kveite. Vi lasta om bord og tok turen. Så var det heim igjen frå den turen, og så var det på verkstad i Ulsteinvik og fekk rette opp baugen.

Du var med «Minna» på silda. Kven var det som hadde den då?

Det var han Ingolf Røren. Han var mange år om bord der han.

Du var med i fire år ser eg, i fylgje listene som museet har.

Ja, og Moldskred Sverre var bas. Og han heldt både notbåtane og utstyr. Som han eigde ja. Han Albert Marø var i maskina. Hovden var stuert. Han kom forresten vekk om bord i «Polarbjørn» på tur til Sydpolen.

Gjorde dykk bra tura då på silda med «Minna»?

Ja, der var brukbart. I alle fall ei veke var det slik at vi hadde last kvar einaste dag. Så vi hadde brukbare tura på «Minna». Oss levde no godt av det på den tida i alle fall. Men noko spesielt og fortelje om der var det no kanskje ikkje. Det gjekk no på det vanlege. Noko uhell kan eg ikkje hugse at vi kom bort i.

Du har hatt eit langt og innhaldsrikt liv Ernst.

Ja, det var no forskjellig.

«Herøyfjord» til bunns etter vel en times slep.

(Sunnmørsposten
30.04.1949)

Ble fylt akterut og gikk «att og ned» kl. 14.55 i går.



De sju mann forlot den i 12-tiden.

«Herøyfjord» gikk til bunns på 100 favners dyp 40 kvartmil nordvest av Runde i går ettermiddag klokken fem på tre. «Draugen» hadde da slept den en times tid, men situasjonen ble etter hvert så kritisk at sleperen måtte kuttes. Skipper Jacobsen og de seks karene hans, som brakte sleperen om bord, forlot skuta klokken 12.

Nyheten ble kjent i byen bl.a. ved Sunnmørspostens oppslag, ikke lenge etter at velkomsten med de reddede og redningsmannskapene var forbi. Havet gav seg altså ikke før det hadde krevet sin tributt, og de 66 ombordværende ble reddet i siste liten.

«Draugen» med «Herøyfjord»s sju mann kom til byen i går kveld ved 9-tiden, og like etter hadde vi en samtale med kaptein Hellevik.

Han forteller at det ikke kan sies med sikkerhet om det var dørene til maskinrommet eller noe annet som ble trykt inn av sjøene. Men det var noe akterut på «Herøyfjord» som ikke holdt lenger. Det var også vanskelig og konstatere om lukene holdt stand hele tiden, for sjøen var for høy, og «Herøyfjord» veltet seg over fra den ene side til den andre like fra «Draugen» kom til stedet og til den forlot det synkende skipet.

Skipper Jacobsen og hans seks mann ble satt om bord i havaristen ved 11-tiden i går formiddag. Overføringen gikk etter omstendighetene meget bra, og det lyktes karene å få sleperen i orden.

De forlot «Herøyfjord» etter en times opphold, og ved 13 tiden var en klar til å begynne slepingen. Det gikk fint, og alle om bord i «Draugen» så meget optimistisk på situasjonen. Vi håpet og trodde alle sammen at det skulle lykkes å bringe skuten i land. Vi var sjølsagt klar over at de innebar en viss risiko å slepe en slik båt, sier kaptein Hellevik, og hele tiden hadde vi to mann til å stå «stand by» akterut, klar til å kappe sleperen på korteste varsel.

Vi hadde vel slept den en times tid, da vi merket at den ble tyngre og tyngre akterut. «Herøyfjord» veltet seg stadig over, og vaktmennene på hekken passet på som smeder. Ennå var imidlertid ikke alt håp ute. Vi reknet med at selv om maskinrommet ble fylt av sjø, så skulle vi klare å holde det gående. For helt fylt trodde vi ikke at den skulle bli. Men også disse forhåpninger ble gjort til skamme. «Herøyfjord» sank sakte «att og ned» og fem på tre var dens skjebne beseglet. Sleperen ble kuttet, og vi gjorde et par turer rundt den før den endelig sank i dypet.

Var det noen direkte farefulle situasjoner?

En slik affære er ingen kirkereis på noen måte, så en viss livsfare var det heile tiden, slutter kaptein Hellevik.

«Draugen»s tur ut til havaristen ble selvsagt fulgt med den største spenning. En forsto at havet måtte være kraftig opprørt når det gikk så sent med å baske seg fremmover.

Vi treffer skipper Kristoffer Marø og spør hvordan turen utover artet seg.

«Draugen» er så pass flat i botnen at i den svære sjøen slår propellen stadig tørt og maskinen ruser seg opp. Dette ga slike voldsomme påkjenninger, først og fremst for maskinen, at det var helt uforsvarlig å forsere seg sterkere frem enn man gjorde, sier han.

«Herøyfjord» har vært på havets dyp en gang tidligere. Den ble opprinnelig bygget som tysk taubåt. Under storbombinga på Nyhavna i Trondheim ble den ene siden på båten revet ut, og den lå siden som vrak. Etter krigen ble den

kjøpt av et selskap med Rolf Ervik som disponent, og satt i stand ved Ørens mekaniske verksted. Den ble så leiet ut til et selskap i Tromsø til selfangst.

Etter hva det opplyses i dag var båten assurert for omkring 1 million kroner, og skinn og spekklastens verdi kommer i samme beløp.

Blant folk i Ålesund og på Sunnmøre, som er kjent med ishavsskuter og deres konstruksjon, har det vært et stående samtale emne hva som kunne være årsaken til slagsiden og det seinere forlis. De sunnmørske fangstskuter er rikelig utstyrte med skott både på tvers og på langs i lasteromma, slik at en er gardert mot forskyving av lasten om en skulle møte uvær under heimturen. Og den slags tar fangstfolka alltid med i sine beregninger.

Hvordan var «Herøyfjord» utstyrt, spør folk. Og med full rett. Etter hva det opplyses var ikke skuta forsvarlig forsynt med skott. Og her er forklaringen på hvorfor lasten forskjøv seg. En selskinnslast er verre å ha om bord enn sild, sier fagfolk. Når skinna først kommer i bevegelse under rulling, dannes det sleipe, glatt som såpeskum, så skinna glir fra den ene siden til den andre etter som skuten hiver seg.

De 2000 skinn som ble lempet over bord etter at skuten hadde passert Kap Farvel. Uværet var forrykende. Og mellom hver gang skinna ble tatt opp fra rommet, måtte karene nidholde presseningene. De lå flate langs lukekarmene og strammet presenningene for at ikke rommet skulle bli fylt av sjøene som skyllet over.

Det bør også nevnes at «Polarbjørn»s mannskap ønsket å bli landsatt på Island, men det ble det ikke noe av.

Polarsamarbeid Norge – Sør-Korea

Ledere for Sør-Koreas polarforskningsinstitutt (KOPRI) og Norsk Polarinstitutt har signert en avtale om samlokalisering. Nærheten vil gjøre forskningssamarbeidet lettere.

Polarforskning er et prioritert område når det gjelder samarbeid mellom Norge og Sør-Korea. Da Sør-Koreas president besøkte Norge i 2012, ble det underskrevet en samarbeidsavtale mellom de to institusjonene. I avtalen er det enighet om å samarbeide om forskning og logistikk og å dele bl.a. ressurser, data og lokaler.

Avtalen som i dag ble signert er en konkretisering som gir KOPRI tilgang til et kontor i Norsk Polarinstituts lokaler i Framsenteret i Tromsø gjennom ”KOPRI–NPI Cooperative Research Centre”. Kontoret vil være bemannet med opptil to personer i perioder.



Polarsamarbeid Norge – Sør-Korea. Foto: Elin Vinje Jenssen, Norsk Polarinstitutt.

– Våre land ligger langt fra hverandre, men vi har mye til felles innen polarforskning. Vi er oppriktige aktører som deler en lidenskap både for Arktis og Antarktis. Vårt samarbeid vil være et eksempel for det internasjonale polar-samfunnet, sa visedirektør Moon Young Choe fra KOPRI under åpningen av samarbeidssenteret.

– Fysisk nærhet gjør at det blir lettere for de to søsterinstituttene å samarbeide om forskningen, sa direktør Jan-Gunnar Winther.

På denne måten kan vi møtes oftere ansikt til ansikt og styrke mulighetene til samarbeid både i Arktis og Antarktis. Vi ser KOPRI som en veldig seriøs partner, og vi ser fram til å utvikle dette som i dag er startskuddet for vårt samarbeid.

Neste år vil KOPRI delta med atmosfæreforskning i Norsk Polarinstituttts prosjekt N-ICE 2015. Prosjektet går ut på å fryse forskningsskipet Lance inn i isen på 84 grader nord, nord for Spitsbergen i januar. Skipet blir en flytende plattform for klima- og miljøforskning og vil flyte med isen til det kommer løs noen måneder senere.

Ny bok frå Samlaget i haust:

Gunnar Myklebust: Ishavet. Pelsdyrfangst og vågemot

Ishavet har hatt ei uimotståeleg dragning på nordmenn i århundrer. Ei kald og mektig audemark som med overveldande prakt og nådelaus natur har lokka generasjonar av eventyrarar og fangstfolk. Villige til å utfordre det ukjente for eit utcome. Eller berre for å oppleve det. I spinkle farkostar eller primitive vinterhytter sette norske fangstmenn livet på spel for draumen om det store varpet.

Ishavssoga er full av dramatiske historier om dei som ville og våga, om nyfiken utferdstrang og ufatteleg vågemot. Om dei som lyktet og kom heim, nokre som berre kom heim - og mange som blei igjen der ute.

I denne boka losar Gunnar Myklebust oss gjennom fleire hundre år med norsk fangsthistorie, frå veidemennene i middelalderen til den internasjonale kampanjen som knekte norsk selfangst.

Gunnar Myklebust er journalist og forfattar. Han har vore utanriksmedarbeidar i NRK, og var i perioden 1993-1997 NRKs korrespondent i USA. Han har tidlegare skrive boka Tungtvannssabotøren om Joachim Rønneberg.

Boka vert lansert på Ishavsmuseet Aarvak 12. september 2014.

Skipskiste med lang fartstid.

I samlingane til Ishavsmuseet finn vi ei skipskiste som har vore med på både ishavet og på andre verdenshav.



Kista er tradisjonell skipskiste, brei nedst og smalare oppe. Innvendig har kista to leddiker, ein liten til oppbevaring av småsaker, og under ein uttrekkbar med lås til oppbevaring av personleg utstyr.

Loket på kista er trekt med presenning og festa med messingnaglar.

Det var Sakarias Sivertson Brandal som eigde denne kista og hadde den med på ulike båtar. Truleg er det også han som har bygd kista. Inne i loket på kista finn vi eit maleri av «Minna».

Sakarias var med «Minna» fleire turar.

Isflaket trykkjer her avskrift av dagboka hans frå turen i 1899, som då var andre turen på ishavet for «Minna». Kista er gjeven til museet av Svein A. Brandal.



Skøyte «Minna» på selfangst i 1899.

Dagboksnotater etter Sakarias Brandal fra turen med «Minna» i 1899.

Avskrift fra dagboka av Jens Peder Brandal.

Den 10-de April afseilte skjøite Minna i fra Brandal paa sin tur til ishavet. For fin N.V. bris gik det til Aalesund hvor vi laa i 3 døgn for at indtage det nødvendige paa turen.

Da alle mand hadde indfundet seg og det nødvendige sager om bord gik vi seil kl. 11 fm den 13-de i 4.

For en løi N. bris gik det saa baut om baut norover. Kl. 5 em. paserte vi revet.

Den 14 kl 8 gik vi for løi S.O. Kl. 12 m stille, kl. 2 efm Norlig med snebøier hvorfor det besluttedes at gaa ind til bu, og gik der til anker kl 5 efm.

Lørdag Den 15 kl 4 fm gik vi seil for flau N.O. lig kjøl. Kl 6 fm frisk Norlig. Kl 3 efm var vi i Kristiansund vor vi stopet en par timers tid. Kl 12 mn var vi for Tyrhaug.

Søndag den 16-de gik det videre for frisk SV bris. Kl 10 fm paserte vi Terningen, og kl 6 halv gik vi til anker paa Munken.

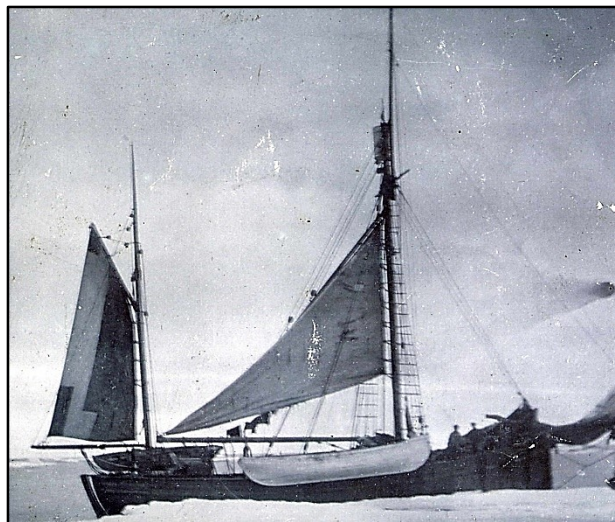
Mandag den 17-de snekave og vindstille, derfor foretager i skibsarbeide.

Tirsdag den 18-de kl 6 fm afseilte vi fra Munken, og for vestlig bris gik det til Besaker, kl 5 efm vor vi tørnede.

Onsdag den 19-de kl 8 fm gik vi seil for NV bris. Kl 2 efm V. frisk bris. Kl 8 tørnede vi i Rørvik.

Torsdag den 20 kl 8 gik vi seil for S bris. Kl 7 efm paserte vi Brønesund, og kl 11 em tørnede vi paa Sørvik ved Rosøi.

Fredag kl 7 fm gik vi seil for fin landvind, og kl 9 efm gik vi til anker i Silsovik.



«Minna» ved iskanten. Foto: Olaf S. Brandal fra Ishavsmuseets arkiv. Olaf var bror til dagbokforfatter Sakarias, og var stuert om bord i «Minna» i fleire år. Han hadde teke stuertskulen i Bergen i 1898.

Lørdag den 22-de kl 7 gik vi seil for N vind. Kl 7 efm paserte vi Støt og gik ut.

Søndag den 23-de laa vi paa Vestfjorden for løi N bris.

Mandag den 24-de. Vestfjorden N bris.

Tirsdag den 25-de kl 4 efm paserte vi Lødingen for sydlig bris.

Onsdag den 26-de kom vi til Tromsø kl 5 fm.

Tirsdag den 2-de Mai kl 5 efm afseilede vi fra Tromsø. S. vind og kl 10 efm Tørnede vi i Langesund.

Lørdag den 13-5/99 Kl 8 fm stak vi til sjøs kurs N. O bris.

Søndag den 14-de. Vind NO. Kurs SV. Fart fra 3 – 5 mil i vagten.

Mandag 15-de. Vind NO, uendret kurs fart ifra 4 – 6 .

Tirsdag den 16-de for løi N-lig bris. Kl 10 fm øinade vi isen i nord ostleg retning. Kl 4 efm var vi i isen. Vind S.V. og snebøier.



«Minna». Foto: Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Onsdag den 17-de Mai seilte vi N.N.V. og blev skilt med den is vi først kom til thi det var bare løs drivis som laa under Benteiland 14 gr.C. Efter middag snudde vi, kjøyre topseil mot sør, og fik snebøier og frisk Norleg vind. Alt frøs til om bord.

Torsdag kl 4 fm kom vi under vesterisen og kom derved i led for sjøen. Paa eftermiddag maatte vi reve, vi bakkede for 2 rev i le af en isstrimel.

Fredag den 19-de til m. holt veiret ved. Fraa eftermiddag løiede det lidt og vi opdagede meget sæl i vandet men veiret hindrede den at legge sig paa isen.

Lørdag den 20-de. Godt veir og meget sæl i vandet, thi en stimbark skremte den af isen, vi skjød 2 st paa fm og det var vores første bytte. Paa em fik vi 4.

Pinsedag den 21-de laa vi og bakkede for smaa seil. Den 22-de ligesaa.

Tirsdag 23-de seilte vestover og vi fik 2 – 3 klapmys i vagten. Fremdeles norleg bris og bitende koldt.

Onsdag 24-de. Vi gik sydover seilende igjennem isstrimler og vi tok nogle klapmyser. Paa efm opdagede vi sælen paa isen og vi var da alene og tenkte os et rigt utbytte, men snart opdagede vi 2 seilere som satte kursing ne mot oss.

Vi måtte da begynde før vi var tenkt paa. Kl 12 mn roede de, og kl 5

Torsdag 25-de kom de om bord og fangsten var 52 sæl.

Nils Ljåen og Ekselsør fra Tromsø var de to seilere som kom til, men da var legen slut. Paa efm opdagede vi sælen paa isen igjen, men det blev besluttet til ikke at forstyrre den før Fredag 26-de.

Det var da paa samfiske. Kl 6 fm gik de løs og fangsten blev da 18 sæl pr skute. Vinden var da SO og vi styrede i nor. Saa blev det snetykke og vi skiltes fra vaare kamerater. Vi var paa 13 grader 16 minutter N.Bredde og saa nær iskanten at sjøgang gav seg tilkjende.

Lørdag 27-de. Løi bris men snetykke. Paa 2 vagter fik vi da 7 klapmyss, resten af dagen hindrede snetykke os fangst.

Søndag den 28-de. Frisk sydostlig vind og snekave. Vi bakkede vestover, paa efm forandrede vinden til N.O. frisk kuling for to rev og tyk snekave.

Mandag den 29-de. NO storm. For 2 viks vor fangst var da sirka 30 klapmus og 70 sæl, tilsamen 100.

Tirsdag den 30-de. Klart veir og solskien men fremdeles storm. Vor opservasjon var på 73 grader, 10 min. N.Br. Om kvelden løiede vinden lit og vi begynte at seile efter fangst, men vi kom ikke i fangstis før Onsdag 31-de. Paa efm vagt fik vi 3 klapmusgrise, og paa kveldsvakten fikk vi 6 stikke.

Torsdag 1 Juni stille. Paa efm begynte vi at spekke den fangst vi da hadde faaet. Vi var da

omgivne af en masse smaais saa langt øiet kunde se. Paa efm fik vi N.W. Kjø. Vi fik et dyr, vi havde 32. 7 spekket.

Fredag den 2 styrede vi SO for et S.V. kjø. Vi kom da under en isstrimel vor der laa en Galias Rival fra Tromsø som havde 7 mand syke, og en Jagt ifra Hammerfest der havde stødt paa et isflag og faaet hul i bunden, som blev bødt invendes.

Vi opdagete da sæl paa isen som vi neste dag skulde gaa løs paa. Alt vel om bord, untagens at Peter S. havde blodforgift i en haand, og omtrent alle mer og mindre saar paa fingrene.

Lørdag den 3-de kl 4 fm gik vi i baadene, det var meget at sjaa, men lidet at faa. 14 sæl pr skute.

Vi seilede N.O. for N. vind, og vi fik se en del klampus som vi begynte at seile efter, og om lørdags kveld havde vi 40 klampus, de indeholdt ifra en kvart tønde og uptil 1 ½ spek hver.

Søndag den 4 havde vi fint veir, stille og solskin. Vi saav da ut.

Mandag den 5, fint veir men tyk skodde som for det meste tog fangsten bort fra os. Vi tørnede da i et isflag og begynte at spekke.

Paa efm lettete veiret, og vi gjorde nok saa god fangst. Vi havde da paa em 70 klampus og 20 sæl, ialt 200 dyr.



Spekking av skinn om bord i «Minna». Foto Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.



Stuert Olaf S. Brandal om bord i «Minna» med flott suppeterin. Foto frå Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Tirsdag – 6. Klart veir og storm af vestlig. Vor opservasjon udviste 140 gr. N.Br, ingen fangst.

Onsdag – 7-de var veiret gunstig, men ingen serlig fangst. Delvis snebøier regn hade vi enda. Ikke sæl her. Alt vel om bord.

Torsdag 8-de, tyk skodde. Vi tørnede i et isflag og til spekking, vi blev ferdig.

Fredag 9-de. Til middag vi havde da i tall 71 tønder spekk. Fremdeles skodde og stille og solen gav sin varme tilkjende.

Lørdag 10-de. S.V. vind, taaget veir. Vi laa utdfor iskanten og bakkede. Om kvelden seilte vi i N.V. ind i isen. Regn.

Søndag den 11-de, fint veir. Vi var på 74 gr. N.B. Vi saa en del dyr paa isen, men meget spredt. Alt vel.

Mandag den 12-de fm, skodde. Om efm lettete skoden og det blev kuling af V. For to rev vi seledede ud af isen, og der traf vi Nils Ljaen som



Mannskap på «Minna». Foto frå Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

da hadde veret skilt fra os i 15 døgn. Fangsten var omtrent ligt med begge.

Tirsdag den 13-de løiede vinden, men taagen holt ved.

Onsdag den 14-de. Ganske stille men fremdeles taage. Vi holdt lag med Ljaaen hvilke var det eneste tidsfordrive som vi havde.

Torsdag den 15-de. Fint veir men delvis snekave og taage. Vi fik da 25 klapmusgrise. Vi havde en mand som i 3 uger ikke kunde gjøre noget grundet paa en spekhaand. Omtrint 2 mand var til enver tid maroder af saare fingre.

Fredag den 16-de, taage. Med enkelte rev i, saavit vi seila udover og fik et og andet dyr.

Lørdag den 17-de. Fremdeles taage, saa vi var nesten sprekk ferdige af utolmodighet. Den var saa tyk at vi knapt kunde se et skud maal ifra os.

Søndag den 18-de. Storm af syd og fremdeles taage.

Mandag den 19-de. Ved midag lettede skodden og vi befant is en halv mil inom, so vi seilede da ind i isen. Vi var da paa 74 gr. S, 6 min NB.

Tirsdag den 20-de. Fint solskin, saa man kunde godt såve middag paa dekket. Vi seilede i nordost og godt fordelt is for sydlig bris. Vi fik sirka 5 – 8 pr. vagt. Forresten var de meget sky.

Onsdag den 21-de. I eftermidag blev vi intagne af taage igjen.

Torsdag den 22-de ligeledes taage.

Fredag den 23-de efm lettede taagen og vi

seilede til en isstrimel hvor vi opdagede en del dyr. Santhansnatten blev da feiret med at drebe en 50 dyr.

Lørdag den 24-de. Fint veir og god fangst. Vi fik 50 dyr, saa vi fik paa et døgn.

Søndag den 25-de fik vi skodde igjen, saa vi laa stille og bakkede.

Mandag – 26-de. Tyk skodde af ganske døgn.

Tirsdag – 27-de. Skodde med enkelte let i saa vi kunde se utover, men der fantes ikke dyr. Vi begynte da saa smaat at seile østover, vind N.O. men flau. Vi spekkede da vagt om vagt. Alt vel om bord.



Avliva isbjørn, «Minna» i bakgrunnen. Foto frå Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Onsdag – 28-de. Fremdeles taage. Vi havde nu spekket vor sisdste fangst, og det udgjorde 54 tønder. Af 220 dyr, vi havde i alt nu 123 tønder spek.

Torsdag – 29-de, taage.

Fredag – 30-de, fremdeles taage.

Lørdag den 1. Juli lettede taagen og vi seilede ud af isen og østover.

Søndag den 2-de laa vi udfor iskanten for vindstille og solskin. Vi var da paa 77 gr. 14 min. NB.

Mandag – 3-de kl 2 fm opdaga vi sælen i en iskant. Vi roede og fik tilsamen 130 sæl. Fremdeles stille.

Tirsdag – 4-de. Blikke stille, vi laa og vuggede udenfor iskanten.

Onsdag 5-te kl 5 fm roede vi til iskanten , og der var lidt sæl. Vi fik da 122 sæl tilsamen.

Torsdag den 6-te kl 1 fm roede vi for tridje gang, og fik da 179 sæl, for det meste ung sæl.

Fredag – 7-de saa vi ikke mere sæl, og forlod da stremelen og styrede Norover for sydlig vind.

Lørdag den 8-de kom vi isamen med en Jagt Presto fra Hamerfest. Deres fangst var 183 tønder spek. Isen var nu saa tet kant at det var umuligt at kome ind i den efter fangst. Vi satte da kurs for Spidsbergen for en vestlig løi bris.

Søndag den 9-de for frisk NV vind gik det i NO, og kl 11 efm øinede vi land.

Mandag den 10-de kom vi underland, Prins Karles forland. Vi begynte da at krydse thi vinden var Norlig.

Vi praiede en haakjeringsfisker som laa en par mil udenfor land. Han berettede nogle nyheder ifra isfjorden hvor til dampskib Vesteraalen gaar i rute.

De som var overvintret i isfjorden stod seg godt. Det var 2 mænd og 2 kvinder. Der havde ikke



Mannskap på «Minna» poserer med harpuner. Foto frå Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

veret sne for i Januar maaned, og i jule tiden var der varmegrader.

Den ene af mendene havde faaet skjørbug, men blev lægt af Kronprinsessen af Italia som var der paa rypejagt, tillige at det var daarligt Finnmarksfiske.

Tirsdag den 11-te. Norlig og flau og regn, vi kryssede norover.

Onsdag 12-te. Paa efm sydleg vind, styrede norover, regn og skodde.

Torsdag 13-de kl 10 fm gik vi til ankers ved en øi som kaldes Amsterdam. Frisk S.O. Begge baadene roede ind i mellem øiene paa æg og dun fangst. Den ene fik 700 æg, og den anden 24. Deres fangstfelt var røvet.

Fredag den 14-de kl 8 gik vi seil, men isen hindrede os delvis at trenge frem.

Lørdag – 15-de, stille og delvis regn. Vi traf der Sleipner som havde veret i land med last 150 tønder. De medbrakte en del nyheder.

Søndag den 16-de. Delvis floinger. Vi stakede norover, men strøymen gik saa volsomt at isen



*Kristoffer Marø på dekket til «Minna» i 1902.
Foto frå Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.*

var umulig, og søndag efm var det med nød vi kom os klar.

Den satte mod land og vi innmellen og laa stille. Om kvelden fik vi vind og kom klar. Sydlig, og vi krydsede under Rensdyrland.

Mandag 17-de var isen lidt fordelt og vi kom forbi Graahuk. Paa efm roede vi og kom tilbage ved m.n. med 4 storkobb.

Tirsdag den 18-de. Paa fm stille, men paa efm fik vi N.V. frisk kuling og isen begynte at sætte isammen til land. Vi var da 4 siglere isamen. Sleipner fra Aalesund, en skaaner Viliam Barents og en jagt Aurora, begge ifra Tromsø. Det blev da at seile medens seil og rig kunde taale.

Jagten blev tidlig fast og skaanerten seilede fore stang af, saa tøndene faldt ned. Lidt efter blev han fast ogsaa.

Vi og Sleipner kom os løs i sidste øieblik op under rensdyrland. Men isen satte ind over fjorden, saa vi maatte seile undaf.

Vi seilede da omtrent 4 mil ind i fjorden vor vi tønnede imellem 3 smaa øier, vor vi bjergede vore skuder fra at knuses af isen.

Den store isfrie fjord var nu paa 4 timer fyldt med is saa vi kunde gaa den til alle kanter. Der laa vi overgivne til skjebnen.

Onsdag den 19-de. Fint veir, stille og solskin. Vi begynte da at spekke, og taleemnet var om fangenskab eller frihed. Udsejterne var lige store til begge sider. Vinden var da forandret til nor, hvilke var det verste for os. Vi havde nu 164 tønner spek.

Torsdag den 20-de. Vinden øgede paa fra nor og dertil skodde, saa det var alt andet end behageligt. Paa efm lettede taagen og vinden stilnede af. 4 mand gik da paa rensjagt. De fik da 2, og siden flere ekspedisjoner afsted.

Fredag – 21-de fik vi atter Norlig, og vi fik den dag 5 Ren.

Lørdag den 22-de var vi og i marken. Vi fik da 6 ren. Paa efm fik vi sydlig. Det lettede betydelig paa vor sindstemning. Vi havde faaet 4 storkob sidan vi kom hid.

Søndag den 23-de. Frisk sydlig, og isen begynte at sige ud. En valros blev sæt, men ikke faaet. Alt vel om bord.

Mandag den 24-de om morgonen begynte atter norlig vind, og isen kom atter tilbage. Da fallt modet igjen. En baad af vær skude var atter i renmarken. Paa efm stille, og isen begynte atter at sige ut. Midnat blev det S.O. frisk vind, og isen fik mere fart udover; men fjorden delte sig vor vi laa, en arm i syd og den anden i S.O. paa 3 mil som var fuld af is og som maatte ud førend vi kom os klar isen; havde 5 mil at drive.

Tirsdag 25-de. Vinden øgede paa fra S.V. til en hel storm, og om kvelden var det netop vi øinede den ude i fjorden. Kl 11 efm gik vi seil.

Onsdag 26-de. N. og fint ver. Vi var nu i aabent vand. Vi fik 7 store kober.

Torsdag den 27-de. Flau og Norlig. Vi fik 2 Kober.

Fredag den 28-de. Flau og Norleg. Vi fik da 6 kobber. Paa efm fik Østlig kuling for 2 rev.

Lørdag den 29-de paa efm løiede vinden af og vi begynte at seile østover igjen.

Søndag – 30-de fik vi vestlig og begynte at seile vestover. (den 30. Sleipner Østover).

Mandag – 31-de. Sydostlig og vi begynte at seile østover. Vi fik da 18 kober.

Tirsdag den første August fik vi øst kuling.

Onsdag – 2-den samme sort vind. Paa efm løiede vinden. Vi fik da veslig og skodde. Om aftenen kom Lofoten fra Stokmarknes østover, og i en hast blev der nedtegnet nogle linjer og sent. Han satte da kurs for Norge.

Torsdag den 3-dje fik vi 23 kobe. Fint veir, vi var 3 – 4 mil fra land.

Fredag den 4-de. Taage og ostlig vind. Vi fik 1 kob.

Lørdag 5-te. Taage og regn, vind NO.

Søndag 6-te. NO og regn.

Mandag den 7-de. N vind og tyk snekave. Vi havde da drevet under Norskeøien som laa ved fastlandet.

Tirsdag 8-de. N.NO, taage og snekave og betande kald.

Onsdag 9-de. Snekave og N.V.lig vind. Om aftenen letter kaven og vi saa land som var aldeles hvidt af sne. Det var 5 triste døgn at vente over, da saa lidet manglede paa vor fangst.

Torsdag den 10-de. Frisk kuling. For 2 rev af ost vi laa bak til om morgonen kl 6. Da besluttedes at seile hjem, da vi ikke i det første kunde vente fangst. Kl 10 fm paserte vi Dunderøi, og om aftenen var vi mit for forlandet.

Fredag den 11-te. Frisk kuling fra ost. Om aftenen kl 10 paserte vi sydkap.

Lørdag den 12-te. Frisk N vind. Nu havde vi seilt det halve af veien til Tromsø paa en V vind.



Foto frå Olaf S. Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Søndag 13-de. Modvind. Vi var da tet ved Bentheiland. Paa efm S.O. vind.

Mandag den 14-de. SV, og paa efm N.V. frisk vind. Ifra 6 – 7 knob i vagten.

Tirsdag den 15-de. Samme vind, men flau. Paa efm NO. Kl 5 øinede vi land.

Onsdag 16-de. Klokken 5 fm kom vi i Hammersund. Olig og flau om aftenen til Langsund.

Tirsdag den 17-de August kl 11 tøide vi i Tromsø.

Torsdag den 24-de afseile vi ifra Tromsø.

Mandag den 28-de kl 9 efm paseirte vi Lødingen, fin N vind.

Torsdag den 31-te kl 12 m paserte vi Halten.

Lørdag den 2-den September i Aalesund.

Premiere på Ishavshanda.

Av Beathe Holstad

25. april kunne Ishavsmuseet og brørne Are og Sturla Pilskog invitere til premiere på kortfilmen Ishavshanda.

Eit stort lerret var strekt opp som eit segl framom styrhuset på Aarvak, medan publikum var plasserte i «amfi» framover dekk på båten.

Are og Sturla Pilskog i Blåst film har i samarbeid med Ishavsmuseet laga denne kortfilmen som tek publikum inn i det dei kallar eit «handskap» forma av det tøffe livet på ishavet.

På lerretet fekk publikum sjå brørne sin kombinasjon av arktiske landskap, nærbilde av isen, historiske filmsnuttar frå livet på isen og hendene og mennene bak dei.

Det er slående vakkert. Gjennom bilete og historier freistar filmen å syne litt av korleis livet på ishavet forma hendene til dei som hadde det som arbeid.

Undervegs i filmen gjekk kameraet tettare på hendene, nærare huda og nærare isen. Det vart då vanskeligare å sjå kvar hendene slutta og isen byrja. Linjer i staute hender glei saumlaust over i sprekker i isen, medan musikken, komponert av Gabriel Fliflet, følgde opp bilda på lerretet og løfta dei endå eit steg fram. Fliflet var tilstades under premieren og spelte trekkspel på dekk før filmen starta.

Filmen Ishavshanda var ein av seks filmar i Kjøl-prosjektet. Det var eit prosjekt sett i gang av Vestnorsk filmsenter, museum, bibliotek og kulturhus på Vestlandet, med støtte frå fylkeskommunane Møre og Romsdal, Hordaland og Sogn og Fjordane.

-Vi er utruleg takknemlege for at vi kunne lage denne filmen, fortalde Sturla Pilskog. Dei to brørne fekk også takka ishavskarane som villig stilte hendene til disposisjon.

Are Pilskog opna for spørsmål etter filmen, og då kom det fram at isbilda vart tekne i Bottenvika og ikkje i ishavet pga ismangel.

Pilskog fortalde også at filmen er basert på ein idé frå kvar bror. Are ville filme isen, og Sturla ville setje fokus på hendene. Det var to idèar som kunne kombinerast.



Medverkande selfangarar i filmen «Ishavshanda» fekk blomar og takk etter premieren. Frå v. Arve Røyseth, Rolf Nakken (delvis skult), Jetmund Voldnes, Odd Eiken, Tore Nedrelid, Idar Kaldhol, Ivar Vartdal og Arnljot Rolandsen. Også medverkande, men ikkje tilstades på premieren, var Roger Korsnes og Reidar Pilskog. Foto: Sven-Aslak Veiseth.

Premierekvelden vart avslutta med middag og konsert med Gabriel Fliflet inne på sjølve Ishavsmuseet.

Filmen «Ishavshanda» vil verte vist på Ishavsmuseet gjennom heile sommar-sesongen.

«Sjannøy» 1950

Av Helge Ødegård

Eg fekk jobb som maskinassistent på «Sjannøy» sommaren 1950. Det var meininga skuta skulle på ein tur etter håkjerring i Stretet. Ola Hamar var skipper denne turen, Benjamin Haddal bestmann.

Oskar Garnes ville ha litt fri og begge skyttarane, Jon Hamar og Knut Flo, skulle bygge hus og derfor ville dei vere heime.

Men så fekk Garnes eit tilbod om to turar til Aust-Grønland for Grønlands Handel. Det vart Grønlands Handel, og ikkje håkjerring.

Eg som var heilt nygift fekk ta kona med til København, første og einaste bryllaupsreise eg har hatt. Oskar Garnes vart med som passasjer, han hadde også med kona.

Ei ung jente frå Remøya, (Randi), som Garnes var onkel til, var også passasjer.

Danmark var det store utland då rett etter krigen, for mange var dette den første turen til utlandet. I Danmark kunne vi få kjøpt all luksus vi mangla i Noreg på den tid. Ja, Danmark var nesten som eit eventyrland.

Som ny ombord fekk eg naturlegvis høyre historia om vanskar på prøveturen. Prøveturen var nesten det vi må kalle skandale, varmgang i hylsa, propellakselen vart så varm at den blei fastbrent i hylsa.

Trur skaden på aksel og hylse var så stor at begge deler måtte skiftast. Dette tok si tid og skuta vart for sein til Vesterisen. Derfor vart det tur til New Foundland etter gamalsel i staden.

Oskar Garnes var fornøgd med skuta, den tok seg godt fram i isen. Ein gong isen var svært treg snakka han litt med seg sjølv der han stod i tynna, «Det skal mykje til for å stoppe henne», hørte rormannen han sa.

Men så var heller ikkje Garnes vant til å ha 500 hestar i maskinrommet. Det var Crosly hestar, men likevel --.

Men så hende det dei fleste som har ansvar for navigering i isen fryktar, propellen fekk skade. Med berre ein propellving måtte turen avbrytast og skuta tok på heimtur.



«Sjannøy». Foto frå Ingvald Nupen.

No, med berre ein ving på propellen, vart det mykje risting, men verre var det med varmgang i hylsa.

Varmgang i hylsa var eit problem frå fyrste dag og no med berre ein ving på propellen vart dette problemet forsterka. Så maskinfoelka nesten kjente på hylsa kvart minutt. Turtalet på motoren vart regulert i forhold til varmgangen i hylsa.

Garnes var vant med segl frå sin ungdom, og «Sjannøy» hadde storsegl, fokk og trehuk.

Men på denne fyrste turen dukka der opp eit problem, blokkene til riggen var for trange, dette var spesielt for riggen til storseglet.

Heimturen tok si tid, men stort sett gjekk alt greitt. Skipperen som var vandt til bruk av segla, for spare på kola, meinte det var segla som gjorde utslaget for farta.

Det var stadig diskusjon i messa mellom skipperen og smørjaren om det var segla eller motoren som gjorde utslag på farta.

Skipperen hadde mest tru på segla og smørjaren var ikkje i tvil, det var motoren som gjorde utslaget. Garnes likte godt desse diskusjonane, dei gav vel litt tidtrøtte og tok nok tankane vekk frå ein heller dårleg tur.

Vesteristuren 1950 var ein bra tur.

«Sjannøy» skulle gå to turar til Aust- Grønland med forsyningar til stasjonar der. Er litt usikker, men trur første turen gjekk til Skjoldungen og Tingmirimut.

I Skjoldungen skulle der byggast eit lite senter. Der møtte vi våre første eskimoar, i boka «Ishavsfort» er der foto av mannskapet som har fått eskimobarn i fanget.

Eg huskar ein «konebåt» som kom på sida av skuta, der var 4-5 kvinner og nokre barn. Eit lite barn på sirka eit år vart litt urolig og gret litt, ombord i båten hadde dei ein nyskoten sel.

Ei kvinne opna selen og skar eit stykke spekk, i dette spekkstykket feste ho ein trepinne og så fekk barnet spekket.

Trepinnen var på tvers av munnen, den skulle vel hindre barnet å svelge spekket. Barnet vart still, det likte å syge spekk såg det ut til. Der i Skoldungen såg vi ein mann som var lam i underkroppen, han drog seg rundt med armene. Men i kajakken var han flink, var ein av dei beste fangarane der. Denne lamme mannen fekk vi stor respekt for.

I Tingmirimut var der vêrvarsling-observasjon, vi lossa proviant og anna utrustning til denne stasjonen.

Trur ikkje der var eskimoar på denne på denne stasjonen, berre danskar.

Neste tur gjekk til Angmasalik Her var det ein måte litt meir sivilisert, stor byggeaktivitet, men ennå var der mykje igjen av den gamle eskimokulturen.

Bør vel også fortelje om legeundersøking vi måtte ta før vi gjekk frå København. Vi måtte møte i salongen til skipperen og bli undersøkt for venerisk sjukdom.

Ja, eg var vant til slikt frå Amerika. Der måtte alle på dekk å stille opp i linje, dra fram «tisseluren» så doktoren kunne konstatere at vi var friske.

Ja, dette var spesielt når vi kom frå østen. Danskane var vel redde for at vi skulle smitte eskimojentene. Denne legeundersøkinga var visstnok obligatorisk for mannskap som skulle til Grønland.

Angmagssalik det er vel som ein «hovudstad» på Aust-Grønland.

Der var vel ingen av oss som hadde hatt forbindelse med eskimoar før. Vi var forundra over kor flinke dei var med kajakk, velte kajakken med eit åretak og så eit nytt åretak og kajakken var på rett kjø.

Vi hadde nokre hyggelege dagar der i Angmagssalik, den særeigne sexsmoralen som eskimoar skal ha, såg vi lite til.

Vellukka sesongopning.

Av Beathe Holstad

Torsdag 1. mai stod Hareidsordfører Anders Riise for sesongopninga av Ishavsmuseet Aarvak. Nytt av året er mellom anna ein ny båthall, med bord frå ein sunnmørsk ottring på veggen.



Ordfører Anders Riise klipper snora og opnar den nye båthallen ved Ishavsmuseet 1. mai. Styreleiar i Ishavsmuseet Trygve Holm held i snora. Foto: Webjørn Landmark

Den siste tida har det vore hektisk på Ishavsmuseet, for å gjere klart til den nye sesongen. Det har vore ombyggingar og forandringar i alle etasjene, og i den nye 200 kvadratmeter store utstillinga i første etasje har fem båtar fått plass, i tillegg til mykje anna fangst og fiskeutstyr.

Ordfører Anders Riise var på plass og klipte snora for å erklere den nye båthallen og museet for opna.

Riise sa til dei frammøtte at han er stolt over alt som Ishavsmuseet og Hareid kommune har å vise fram frå den tidlegare maritime historia. Riise hadde også med seg skøte på tomtegrunnen der Ishavsmuseet står. Skøta overrekte han til museet som ei gåve frå Hareid kommune.

Nytt av året er også at fjerdeetasje er innreidd og klar til bruk. Her blir det utstillinger og plass til å sjå film, bilete eller blade i historiebøker.

Utstillinga om Svalbard er flytta ei etasje opp og blitt utvida med fleire av ishavssøyane.



Ordførar Anders Riise overrekte også skøte på tomte rundt Ishavsmuseet frå Hareid kommune til Ishavsmuseet.

Dagleg leiar ved Ishavsmuseet, Webjørn Landmark, fortel at det har vanka mange gratulasjonar frå nøgde besøkande.

-Utstillingane blei svært godt mottatt. Vi har mykje nytt og spanande og vise fram, og det ser ut til at folk har fått med seg det. Eg er overtydd om at satsinga vi no gjer vil løfte museet endå eit steg opp og fram, forteljer Landmark.

Før den offisielle sesongopninga fortalde fagkonsulent Håvard Hatløy levande om sunnmørsbåtane, og dei spesielle borda frå ein åttring som no har fått plass på veggen i den nye båthallen.

Borda var i mange år bordkjedning på eit naust på Raffelneset, før ein fann ut at det stamma frå ein åttring.

Ein åttring var ein av dei mange ulike båttypane sunnmøringane dreiv fiske langt til havs med i generasjonar.



Fagkonsulent ved Sunnmøre Museum, Håvard Hatløy, heldt foredrag før den offisielle opninga. Hatløy har hatt jobben med å flytte og montere båtborda til ottringen.



Båtborda av ottringen, og modellen under (delvis skult).

SKREDDARSYDDE PRESENNINGAR



**PLANY**

PLANY AS NO-6082 Gursken NORWAY T: +47 70 02 68 20 F: +47 70 02 68 21 salg@plany.no www.plany.no



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

POLARSTAR RAPPORT fra Szczecin

Gode ishavsvener og alle som er interesserte i Polarstar.

Det er spanande og kjekt å sjå framdrifta ombord. I slike stunder tenkjer vi mykje på dei som tidligare har lagt ned mykje arbeid i å klargjere skuta for denne renoveringa.

Før avgang til Polen, i desember -13 måtte mykje på plass, så vi meiner oss fornærmer ingen når vi trekkjer fram nokre personar som la ned ein formidabel innsats for å få skuta reiseklar.

Spesielt Jarl Brandal, Idar Kaldhol, Johan Veiseth, samt mannskapet som tok skuta nedover har oss lyst å nemne her. Dei skal ha stor takk for dette arbeidet!

I tillegg må oss også nemne ishavsdronninga Else Karlsen, Skipskontrollen som har vore positive, og også Webjørn Landmark og Jens Peder Brandal ved Ishavsmuseet som har hjelpt oss med verdfull informasjon.

Som tidligare nemt så er skuta no eit verna fartøy som skal renoverast i samarbeid med Riksantikvaren.

Skuta har fått ein byggespesifikasjon som er delt inn i fem pakkar, etterkvart som arbeidet skrid fram.

Første pakke har gått med til stripping av skuta utvendig, reparasjon av vinsjer, fjernng av dekksplankar, reparasjon og sveisearbeid over heile hoveddekk, rekker, bakkdekk, hovedmast osv., samt full renovering av maskinrommet.

I lesande stund er pakke nr 1 omtrent ferdigstilt. Snart berre malingsfinish som manglar. Arbeidet har gått veldig bra, og vi har ikkje hastverk.

Riksantikvaren har vore på inspeksjon og godkjent både arbeid og framdrift. Han kom ombord 26. mai for to dagars inspeksjon.

Vår prosjektleiar Marek Wisniewski har ilag med samarbeidande underleverandørar gjort ein flott og grundig jobb så langt.

Vi har avtalt med Riksantikvaren å ta skuta attende til slik den framsto på syttitalet. Ikkje



Riksantikvar Erik Smaaland t.h, samt Marek Wisniewski, prosjektansvarleg ved verftet. Mast og vinsjar er tekne på land, tredekket er rive vekk, og stål dekk ny-mala. Alle foto: Willy Nessel.



Masta på veg på land for sandblåsing og maling. Den vart lita i kroken på dei store kranene.

alt er mulig å gjenskape 100%, men oss skal fylgje dei planar og dokumentasjon oss har fått fra mange hald.

Så skuta skal nok verte slik at dei aller fleste kan nikke gjenkjennande den dagen den kjem tilbake til Brandal.

Alle lugarar og byssa skal vere slik dei er, men sjølvstekt fullrenovert. Proviantrommet ved sida av byssa skal tilbake, utvendig er luker og rekker under reparasjon, samt skott og andre detaljar. Så vil oss prøve gjenskape messa slik den var, samt ta tilbake styrehuset innvendig slik det framsto tidligare.

Nytt tredekk skal på plass igjen både på hoveddekk, akterdekk og galley dekk, men viktigast er sjølvstekt alt det tekniske og alt stål- og reparasjonsarbeidet som er lokalisert og som dukker opp.

Vi er positivt overraska over tilstanden mange stadar ombord, medan andre områder gjev oss litt problem og utfordringar.

Men alt i alt går arbeidet som planlagt. Oss får inn stadig nye bilder, takk til alle som sender til oss.

Vi har mykje diskusjon om fargevalg, fordi folk hugser forskjellig. Samtidig skal Riksantikvaren ha eit avgjerande ord med i laget, det skal vere tidsrett og oss skraper oss fram til rette fargen. Dette er nøysamt og viktig arbeid, derfor vil dei som var ombord dei ulike åra nok lure på om dette er rett farge.

Som sagt skal denne første pakken av arbeid vere ferdig no i slutten av juli/primus august. Alt no planlegg oss pakke nr 2 sidan oss håper få nødvendig godkjenning for første delen av arbeidet, slik at oss kjem oss vidare.

Denn pakke nr 2 vil innehalde god del arbeid under dekk, sveise- og reparasjonsarbeid, røropplegg, samt riving og fjerning av det som må vekk for å kome til i reparasjonsområda. Innredning og oppfrisking av det som skal vere som det er, tek nok ikkje til før utpå våren – 15. Skuta skal heller ikkje i dokk før i 2015, då skal det skiftast noke hud og diverse anna.

I vårt nære samarbeid med Riksantikvaren ynskjer oss også hjelp fra alle dykk der ute som kjenner skuta og har vore ombord i viktige tidsepoker.

Spesielt mangler oss meir bilder og informasjon fra selfangstperioda femti-, seksti- og

syttitalet, samt denne perioda med oljeleitingsoppdrag på sekstitalet.



Hydraulisk utstyr til vinsj til overhaling, sandblåsing og maling.

Sit noken på spennande informasjon, så kontakt oss eller kontakt/send til Ishavsmuseet den infoen du har.

Alt er viktig for oss for å skape eit heilt og korrekt bilde av tida og skuta.

Skuta har ein veldig viktig posisjon, seier Riksantikvaren, med ei så mangfaldig historie som berre må takast vare på for komande generasjonar.

Det vert ei travel periode no ombord i Polarstar framover sommaren, då oss skal verte ferdig med reparasjonspakke nr 1.

I neste nr av Isflaket skal oss forhåpentlegvis sende bilder fra eit nymala og fullrenovert maskinrom og meir detaljbilder fra anna arbeid ombord. Som dokke ser her i denne rapporten, så er det full aktivitet ombord. Ca 12-15 arbeidarar er ombord til ei kvar tid på ulike stadar, og prosjektleiar Marek styrer dette med fast hand.

Polarstar er og har vore ei stolt og viktig skute, og den skal etterkvart framstå i nydeleg stand !

God sommar til alle ishavs- og Polarstarvener. Kontakt oss gjerne med det du har av interessanne opplysningar!

Beste helsing Johan og Willy

Brandals Norvegiana, M-20-HD

Av Einar Måseidvåg

Ja, ishavsskuta M/S «Martin Karlsen» er nok å finne i flere Norvegianasamlinger vil jeg tro. M/S «Martin Karlsen» ble opprinnelig bygd som «Kista Dan» i 1952 ved Ålborg Værft A/S for rederiet Ocean A/S i København.



Fartøyet var kraftig isforsterket og fikk innsatt en 6-sylindra hovedmotor på 1200 HK av Burmeister & Wain fabrikat, mer eller mindre spesialbygd for oppdrag i arktiske strøk med andre ord!



Ja, den var i første rekke konstruert for utskipping av blyforekomster som i 1948 ble funnet ved Mestervig på Øst-Grønland av geologen Lauge Kock.

Denne blytransporten var KUN mulig om sommeren p.g.a.

isforholdene. Derfor ble «Kista Dan» utlånt resten av året til ekspedisjoner på den sørlige halvkule.



I 1953/54, og de tre etterfølgende sesongene hadde «Kista Dan» oppdrag for Australian National Antarctic Research expeditions.



I 1955 finner vi «Kista Dan» som konvoluttillustrasjon også, se brev til Danmark 16/2-1955!



Sommeren 1959-60 ble «Kista Dan» hyret av Falkland Islands Dependencies Survey. Denne institusjonen forandret navn til British Antarctic Survey og var så godt fornøyd med fartøyet innsats

at «Kista Dan» var ekspedisjonsfartøy på Falklandsøyene ut 1965/66 sesongen.

I 1966 kjøpte Martin Karlsen A/s på Brandal «Kista Dan» for å bruke den på selfangst ved Newfoundland, men for å kunne registrere fartøyet i Norge måtte minst 60 % av aksjekapitalen være norsk.



Aksjefordelingen ble da, Karl Karlsen, Halifax (80), Peter Karlsen, Brandal (119) og Martin Karlsen (1).

«Kista Dan» ble nå fiskeriregistrert i Hareid som M/S «Martin Karlsen» M-20- HD!

«Kista Dan» som frimerkemotiv fra British Antarctic Territory.

I 1967 gikk «Martin Karlsen» til selfangstfeltene ved Newfoundland som planlagt, men allerede i 1968 ble båten overtatt av Karlsen Shipping Company Ltd. i Halifax.



M/S «Martin Karlsen» ble solgt i 1979 og skiftet navn til M/V «Benjamin Bowring» etter grunnleggeren av det britiske selskapet CT Bowring & Co, som var en av de to hovedsponsorene for Trans-Globe ekspedisjonene til både Sydpolen og Nordpolen. En av disse turene gikk til Dronning Mauds land bl.a.

Sommeren 1980/81 var M/V «Benjamin Bowring» eks. «Martin Karlsen» ekspedisjonsfartøy både til Sør og Nordpolen,



her på frimerker fra øystaten TUVALU i Stillehavet.

Frimerkeserien er fremstilt med mellomfelt, påtrykt «M/V Benjamin Bowring 1981» som en ser!

Halba Shipping Ltd. i London kjøpte M/V «Benjamin Bowring» i 1983.

Meningen var å oppgradere båten med sikte på å fortsatt kunne leie den ut til ekspedisjoner o.l. forskning i og ved begge polene.

Men, den ble istedet liggende i opplag frem til 1984. Forfallet var merkbart og båten ble ikke rustet ut for flere ekspedisjoner.

Den ble til slutt, med navnet «Olympiakos» kjøpt opp av en tyrkisk opphogger og der slutter sporene etter M/S «Martin Karlsen» eks. «Kista Dan»!!

Einar Måseidvåg

Kilder:
Samlerkollega
Svein Åge Welle
og
Webjørn Landmark
Ishavsmuseet,
Brandal.



«Havsel» leverte fangst i Tjørnvåg.

Av Webjørn Landmark

18. mai kom «Havsel» av Alta inn til Tjørnvåg i Herøy med 4.100 prima selskinn. Det er 32 år sidan sist det vart landa så mykje selskinn på Sunnmøre. Det var Polargodt AS ved grunder og sel-entusiast Arnfinn Karlsen som var kjøparen av fangsten.



«Havsel» ved kai i Tjørnvåg. Foto: Webjørn Landmark

Arnfinn har i mange år kjempa for å få til dette. Maskinene kjem frå Martin Karlsen sitt anlegg i Brandal, og er dei same som var brukte frå tidleg 1950-tal til det vart slutt på levering i Brandal i 1982.



Ved spekkmaskina frå Brandal står Arne Karlsen og veteran Ingvald Nupen.



Arnfinn Karlsen på plass i fresa.

No er dei altså i drift igjen, og har stått ny overhalte i Arnfinn sitt tipp topp skinnhand-samingsanlegg og klare for spekking i mange år. Men Arnfinn har ikkje fått råvarer før i år.

Ikkje berre fekk eg råverer, seier Arnfinn, men også råvarer som var blodferske og av første-klasses kvalitet. Han la inn bod på fangsten på førehand, og fekk tilslag med «Havsel» og skipper Bjørne Kvernmo.

Det er noko uvanleg at ei skute frå nord kjem til Sunnmøre for å levere. Dei to andre skutene som deltok i årets fangst leverte i nord.

Bjørne Kvernmo seier at grunnen til dei kom til Sunnmøre for å levere er to delt. Det har naturlegvis med pris å gjere, men også det faktum at han har kjent Arnfinn Karlsen i ei år rekkje, og likar svært godt entusiasmen hans for foredling av produkt av sel.

Både Arnfinn og folk elles i miljøet skryt av Kvernmo og «Havsel» for å bryte barrieren med å kome til Sunnmøre å levere. Dette skaper ny tru på næringa, og Polargodt AS med Arnfinn i spissen vil bruke store ressursar i marknaden for



Skipper Bjørne Kvernmo legg skinna på renna inn til spekking. Foto: Webjørn Landmark

sal av produkta frå sel. Ikkje minst skal det satsast på ferske sel-sveiva på Møre.

Arnfinn seier at det også var stor entusiasme på Sunnmøre desse dagane under levering. Mykje folk meldte seg for å få vere med å jobbe med spekking, tromling og skinnristing under denne storhendinga. Arnfinn satsar vidare, og har alt skaffa ei fres til i produksjonen. Vidare vil han bygge ut og effektivisere i håp om at også andre skuter vil levere i Tjervåg til neste sesong.

Etter at skinna er spekka vil spekket gå vidare i Arnfinn sitt produksjonsanlegg og verte første-classes Polarolje. Skinna vert vidare tromla og salta og lagde ut for sal på skinnauksjonar internasjonalt. Skinna er av beste kvalitet, og Arnfinn har godt tru på at prisane på årets skinn skal verte gode.

På anlegget i Tjervåg går ingen ting av fangsten til spille. Kjøtrestar frå skinna, og jamvel bein, går til hundefor. Nær heile fangsten frå «Havsel» var av gråing.

Skipper Bjørne Kvernmo fortel at årets tur gav han ny fangstrekord. Etter ein litt trøblete fangststart, der dei også låg faste eit par dagar, bestemte han seg for å gå rett vest av Isafjord på Island og åleine mellom isflaka var det berre ungdyr å sjå over heile isen. Høgtrykk og fint ver gjorde at fangsten gikk greitt unna. I periodar var det å gå på isen like fint som å gå

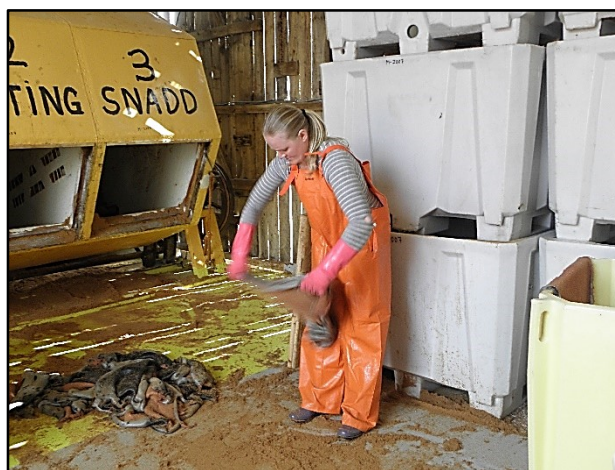
over stovegolvet heime, seier Bjørne når han er på besøk på Ishavsmuseet.

Det var ikkje vaksne dyr å sjå. Vi følgde etter eit kast med årsungar som dreiv sørover. Og der vart vi verandes. Dei andre skutene trudde ikkje på det, og trekte lenger nord for å fangste vaksne dyr. Dermed fekk oss ligge der heilt åleine og ha kastet for oss sjølve. Midt i smørauget, seier Bjørne, som har dreve med selfangst i over 40 år.

Men aldri har han sett så store samlingar med sel på isen som han har gjort dei to siste sesongane.



Espen Brandal var med «Havsel» som styrmann, og er 5. generasjons selfangar frå Brandal. Foto: Webjørn Landmark



Beathe Holstad jobbar til dagleg full tid på Ishavsmuseet, men ville gjerne vere med på å lære seg prosessen ved levering av selskinn. Her frå prosessen med å riste skinn etter tromling. Dette er viktig kunnskap å ha i historieformidlinga ved Ishavsmuseet, seier Beathe. Foto: Gisle Rafteseth



Fleire nye utstillingar til sesongstart.

Gjennom vinteren og våren har det til dels vore hektisk byggeaktivitet på Ishavsmuseet. Til sesongstart står godt å vel 200 kvadratmeter nye utstillingsrom klare. Dette er rom som tidligere ikkje har vore nytta til noko. I første etasje er det i tilbygget det er opna opp med over 100 kvadrat nye utstillingar. Her har fem båtar fått plass, i tillegg til mykje fiske -og fangstutstyr.

I fjerde etasje er det innreia tidlegare unytta rom. Dette er ein del av komande dokumentasjons-senter ved museet. Her har det kome på plass litt utstillingar og fleire lesebokar som du som besøkande kan nytte til å trekke deg til tilbake og studere meir av historia. Fleire dataskjermar er også på plass som viser film og bilete frå selfangst og overvintringsfangst.



Mange tunge tak under flytting av utstillingar. Her er det vinsja frå luftskipshangaren i Ny-Ålesund som er på flyttefot. Frå v. Sven-Aslak Veiseth, Webjørn Landmark, Arne Lillebø og Stian Runne Brandal. Foto: Beathe Holstad.

På litt lenger sikt er det meininga at det skal kome fleire skjermar, og at det her skal vere mogleg for publikum å leite opplysningar og foto i vårt arkiv.

I tillegg til dei nye roma har også fleire av dei eksisterande utstillingane vore på flyttefot. Avdelinga for Svalbard er flytta ei etasje opp i bygget og går no i flyt med utstillingane om fangstlivet på Grønland. Denne utstillinga har no teke plassen til det som før var ei avdeling for småfiske. Svalbardutstillinga har også blitt ein del utvida, og fått med også dei andre nordlige ishavssøyane. I tillegg har polare ekspedisjonar utgått frå Svalbard fått plass. Denne siste biten vil også verte ein del utvida og påbygd med «skuter i andre oppdrag» til vinteren igjen. Også fleire av dei eksisterande utstillingane har blitt friska opp.

Tilbakemeldingane frå publikum har vore svært positive og det har vanka mykje gratulasjonar etter opninga.

Dei siste tre åra har det skjedd mange og store forandringar i utstillingane, og nær 400 kvadratmeter nye utstillingsrom er kome på plass i perioda. Dette er vi svært stolte av å ha fått til, og rettar ei stor takk til alle som har bidrege til dette. Ikkje minst den store og aktive dugnadsgjengen, venneforeininga og dei ulike bedrifter, fond og gåver som har gjort dette mogleg.



Rolf Garshol og Beathe Holstad snikrar nytt utstillingsrepo ved Hoelsbu. Foto: Webjørn Landmark.

Og det var nettopp dugnadsgjengen som fikk æra av å opne fjerde etasje med dei nye utstillingane der. Denne dagen var det ikkje plass til ordførarar og andre prominente gjestar.

Sjølvsagt vart det jobba dugnad på andre prosjekt før opninga, men etter at dagens dugnadsgjeng hadde fått svetta litt, fekk nokre av dei som har vore med på dugnaden denne våren lov å opne etasjen som dei sjølve har jobba med. Etter opninga vanka både pizza og blautkake.



Symbolsk. Ei isblokk av isopor vart knust med hakapikar då kveldens dugnadsgjeng fekk opne fjerde etasje. Frå venstre Bjørn Røyset, Beathe Holstad, Rolf Garshol, Stian Runne Brandal, Jens Peder Brandal og Kim Lillebø. Foto: Webjørn Landmark.

Interessa rundt Ishavsmuseet, både lokalt og nasjonalt, er jamnt veksande. Ny rekord med bussgrupper denne våren, og fulle hus på alle polarkveldane i år gler oss på museet stort. Polarkveldane vil no ha ei pause til ny runde startar opp igjen 12. september.

Først ut då er Gunnar Myklebust med foredrag og boklansering, «Ishavet. Pelsdyrfangst og vågemot».

26. september får vi besøk av Bjørn Fredriksen som skal vise unike filmar frå Jan Mayen.

Det kan elles vere lurt og følgje med på museet si heimeside, www.ishavsmuseet.no og leggje oss til på Facebook www.facebook.com/aarvak for å vere oppdaterte på arrangement og nytt frå museet.

I skrivande stund går det også mot ny rekord i besøket av skuleklasser denne sesongen. Besøkstala så langt i år er gode, og sesongen lovar bra.

Ishavsmuseets Venneforeining heldt sitt årsmøte 11. april. Foreininga melder om bra aktivitet og stadig veksande medlemstal. Antal betalande enkeltmedlemmer nærmar seg no 600. Dette er ei auke på nesten 200 medlemmar dei siste tre åra.

Ishavsmuseets Venner skipa til to medlemskveldar i 2013. Grillkveld tidleg i september og lutafiskkveld i november. I tillegg var venneforeininga aktive med mykje dugnad, hjelte til ved fleire arrangement på museet, og støtta Ishavsmuseet økonomisk med overskotet av medlemspengane og innkoma ved andre arrangement. Største delen av pengegåva frå venneforeininga i 2013 gjekk til å innreie båthallen, isolere og legge panel i tak. Ein del gjekk også til spleiselaget med å skifte dekksp plank på Aarvak. Dette arbeidet vart i hovudsak dekkja av Stiftelsen UNI.

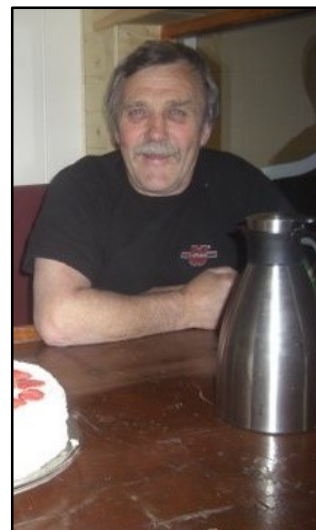
Under valet på årsmøte vart Bjørn Røyset valt til ny leiar. Med seg i styret har han Tor Riise som kasserar, Oddlaug Brandal, Sindre Moltu Riisøen og Sven-Aslak Veiseth. Vara er Stian Runne Brandal og Anders Lillebø.

Bjørn Røyset vart også valt til å sitje i styret for Ishavsmuseet som venneforeininga sin representant.

Røyset seier at han gler seg til å ta fatt på oppgåva som ny leiar. Han er også imponert over den interessa som er lokalt for museet, og den store given i dugnadsmiljøet.

Vi er ein fin gjeng på dugnadane seier Røyset, men vi har også plass til fleire. Det er berre å take kontakt med meg eller til Ishavsmuseet. Mange spanande oppgåver står fortsatt for tur.

Bjørn Røyset er ny leiar i Ishavsmuseets Venner.



Vi høyrer til her!

Gjennom generasjonar har menneskjer på Nordvestlandet grepet moglegheiter og tatt sjansar. Dei har medverka til å skape eit levande lokalsamfunn og gode levekår for befolkninga. På den måten har dei skapt ein kultur for å lykkast. Sparebanken Møre er ein del av denne kulturen.

Sparebanken Møre er stolt samarbeidspartnar for Ishavsmuséet Aarvak.



SPAREBANKEN MØRE

Foto: Pål C. Cabaj

Plukkefangst:

Sikkert over Zackenbergelva

Forskningsstasjonen Zackenberg på Nordaust-Grønland har fått ei ny bru så ein kan utvide klimaforskninga til også den vestlige sida av Zackenbergelva. Behovet for å inlemme området vest for elva er blitt mykje større dei seinere åra, då stasjonen har opplevd ei stor auke av forskarar.

Så langt har ein kun hatt moglegheita av å krysse elva med gummibåt gjort fast til ein vire på tvers av elva. Det har ofte vore ein risikabel og primitiv overfart, ikkje minst i samband med den årlige flaumen, då elva når opp på ein bredde på ca. 100 meter og ei vassdjupne på 2-2½ meter på overfartsstaden

Det er alltid ei utfordring å bygge på Nordaust-Grønland.

Brua sin gitterkonstruksjon vart frakta frå Polen i små element til Aalborg, der dei gjekk med båt vidare til Daneborg på Nordaust-Grønland. Dei siste 30 kilometerane måtte elementa stuvast saman i et lille Twinotter-fly, som kunne lande ved Zackenberg.

Ei spesiell oppgåve blei gjennomført i juli-august 2013, då fire personar med handkraft samla dei 130 m3 med stein à 10–15 kilo, som skulle til for å beskytte fundamenta.

Allereie i starten av september kom årets første snø, og etterfylgjande regn bidrog til å gjere bygginga meir komplisert, fordi elva vaks svært mykje. Ein ny flom kom heldigvis ikkje, og den 23. september 2013 kunne brubyggjarane innvie brua.

(Polarfronten 4-2013)

Fram-utstilling i Kina

Frammuseet har på oppdrag for Utenriksdepartementet lagd utstillingen «Explore the Arctic - past, present and future» ved Shanghai Science & Technology Museum. Utstillingen er resultatet av et samarbeid mellom UD og det polare forskningsinstituttet i Kina.



Under åpningen representerte direktør Jianmin Jin Shanghai-museet (SSTM), og Geir O. Kløver Frammuseet. Sistnevnte ga også opplæring til fem kinesiske guider som skal formidle innholdet i utstillingen til de mange besøkende ved SSTM. Til stede under åpningsseremonien var også generalkonsul Øyvind Stokke og konsul Siri Borgen fra det norske generalkonsulatet i Shanghai.

Det hele er en kopi av vår utstilling om nordområdene i Gjøa-bygget, pluss noen smakebiter fra Nansens og Amundsens liv og bedrifter – alt iført kinesisk språkdrakt.

Utstillingen vil bli vist frem til 22. mai i Shanghai, før den turnerer videre til Guangzhou i juni og til Beijing i september.

Det er på flere måter et interessant samarbeid Frammuseet har innledet med SSTM, og vi er enige om å ha nye fellesprosjekter i fremtiden.

(www.frammuseum.no)

Uten nåde



Det er umulig å vite hvordan en isbjørn vil reagere i møte med mennesker. På ekspedisjoner og forskningsopphold gjennom førti år har Birger Amundsen møtt isbjørn under alle tenkelige forhold. De aller fleste møtene har vært fornøyelige. Men det har også hendt at isbjørn har slått seg inn gjennom hyttevinduer, kommet travende uten å ense knallskudd, kasteknall eller rifleskudd i bakken. En morgen våknet Amundsen opp med en isbjørnbinne halvveis inne i teltet. Dette er en bok om menneskets jakt på isbjørn, med alle tenkelige midler. Gjennom å skildre de fem ulykkene der mennesker er drept av isbjørn på Svalbard de siste tiårene, gir Birger Amundsen et levende og intenst innblikk i forholdet mellom bjørn og mennesker. Det er også en historie om ensomme jegere, brutale avlivningsmetoder og jakt på profitt.

No byrjar flyttinga av Fredheim

Utstyr på plass for flytteprosess mai 2014

For å unngå at bygningane rasar ut i fjorden skal fangststasjonen Fredheim i Sassen flyttast. Ulike løysingar har vore vurdert i samråd med Riksantikvaren. Sysselmannen planlegg no å flytte stasjonen lenger inn på land, til eit sikrare og meir stabilt område.

Det er Sysselmannen på Svalbard som skriv dette på si heimeside.

Fangsstasjonen Fredheim har i dei siste 15 år vore tema for diskusjon om kva som må gjerast i forhold til stranderosjonen som i varierende grad et seg innetter land. Medan målingar i 2012 viser at hytta ligg 8,5 meter frå strandkanten, er det i år målt ein avstand på berre 6 meter frå hytta til skrenten ned mot tempelfjorden. Flytteprosessen vil skje i to trinn, der bygningane i fyrste omgang blir frigjorde frå

marka, og klargjort til flytting. Sjølv flyttinga skal skje i mars/april 2015.

Fredheim fangststasjon har to generasjonar fangsthytter. Den eldste, «Gammelhytta», eller «Danielbu» frå om lag 1911 vart flytta vekk frå erosjonskanten i 2001 og restaurert. Denne bygninga kviler på eit «sledefundament» frå denne operasjonen.

Den nyaste, «Villa Fredheim», som fyrste gong vart teken i bruk i 1927, er ein av dei største fangststasjonane på Svalbard. Villa Fredheim vart reist for, og av den vidgjetne fangstmannen Hilmar Nøis med til saman 37 overvintringar som fangstmann på Svalbard.

Ny teknologi gir mer kunnskap om isbjørn

Nye satellittsendere har bedre kapasitet og kan sende mer data om isbjørn.

Dette melder Norsk Polarinstitutt på sine nettsider.

De nye senderne har større kapasitet og kan sende mer data om isbjørnenes adferd og bruk av leveområder.

Mye av kunnskapen vi i dag har om isbjørn i Arktis har vi fått gjennom å instrumentere isbjørnbinner med halsbånd for skaffe posisjoner via satellitter.

Iridiumsystemet

– De siste årene har det skjedd en rask utvikling med iridiumsystemet, som tidligere mest var brukt i områder hvor annen kommunikasjon var lite tilgjengelig. Utviklingen har ført til at vi nå kan bruke sendere på ulike pattedyr, og de nye senderne har større kapasitet og kan sende mer data, opplyser isbjørnforsker Jon Aars ved Norsk Polarinstitutt.

Norsk Polarinstitutt er med i utprøvingen av senderne og har brukt dem i over ett år. Instituttet er så langt fornøyd med prototypen som gir mer frekvent data enn hva som tidligere var mulig. Nå kan GPS-posisjonen måles annen hver time og registrere temperatur og mål på aktivitet, mot tidligere normalt en posisjon i året. Nyvinningen gjør at isbjørnforskere og forvaltere nå kan si mer om adferd og bruk av leveområder hos isbjørn.

FØRSTE GRØNNLANDS-MELDING FRA «POLARIS»

Til Brandal har man nu fått det første telegram fra «Polaris» etter at den kom til iskanten ved Grønland. Man fant det tidligere merkelig at man ikke hørte noe mer fra båten, men det viser sig nu at dens avsender har vært for svak, så telegrammene ikke har nådd frem.

Nu meldes det at man holder på å bygge en ny kortbølgesender på Møretun, helt syd på Grønland. Møretun ligger omtrent på samme breddegrad som Oslo. Telegrammet fra «Polaris» var denne gang sendt over Finnsbu.

«Polaris» melder at Ole Mortensen, som reiste til Grønland i fjor med «Signalhorn» som leder for fangstekspedisjonen fra Tromsø, er omkommet i vinter. 2.februar i år gikk han gjennom isen og druknet.

En annen av ekspedisjonens tre deltagere, Arnt Rikardsen, skal overvintre på Møretun ved den nye telegrafstasjonon, mens den tredje, Paul Pedersen, følger «Polaris» hjem til Norge.

28.august 1932

MØRE GRØNLANDSEKSPEDISJON HAR HATT ET BRA FANGSTÅR

Peder Sulebak, fangstmann i Møre Grønlandsekspedisjon og 1. der av ekspedisjonens syddparti, omfattende Kong Oscars Fjord med bifjorder, kom hjem til Mauseidvåg i går kveld, og Sunnmørspostens korrespondent benyttet anledningen til å hilse på ham.

Han er en frisk og spenstig kar i 35-årsalderen, og har nu ialt overvintret fire år på Øst-Grønland.

–Dette sydlige felt er jo forholdsvis nytt, spør vi.

–Ja, vi begynte der for to år siden og har nu 13 hus der. To av den er utstyrt som hovudstasjoner.

–Hvorledes har vær- og fangstforholdene vært i år?

–I det hele har det vært fint vær i vinter med lite sne. Fangstvillkårene har vært noenlunde bra og fangsten adskillig bedre enn i år.

–Hvem fangstet de sammen med?

–Etter at Karlsbak reiste hjem i fjor på grunn av sykdom har vi vært bare to mann, Knut Åmbak og jeg. Sundhetstilstanden har vært utmerket. Ingen av oss har vært syke en dag før vi kom ombord i «Polarbjørn» og fikk dentradisjonelle influensa.

–Hvorledes liker De Dem der borte?

–Jeg har likt meg ganske bra. Hadde det ikke vært fordi jeg har familie hjemme, vilde jeg ikke ha kommet hjem i år.

3.september 1932

DANSKENE VIL LEIE «POLARBJØRN»

Oslo: Det er kommet en forespørsel til «Polarbjørn»s rederi fra Grønlands bestyrelse om man vil leie bort skuten til en tur til Vest-Grønland i første halvdel av oktober. Skuten blev utlosset her i går og er gått til Ålesund. Blir det sluttet kontrakt, er det meningen at skuten skal gå til Godhavn for å hente passasjerer og 100 tonn gods.

Sunnmørsposten har forelagt overstående for rederen, Peter S. Brandal, som bekrefter telegrammets innhold. Det er imidlertid intet avgjort ennå, uttaler hr. Brandal, da vi bl.a., først må høre om den norske stat har bruk for fartøiet. Forøvrig er det ikke litenrisiko forbundet med denne turen, de bestemmelsestedet ligger nokså langt nord på Vest-Grønland. Vi forhandler imidlertid om saken.

–Er det noe nytt fra «Polarsis»- ekspedisjonen?

–Vi har ikke hørt fra den på lenge, så formodentlig må dens radiostasjon være i uorden. Men om en otte dagers tid kan vi vel så smått begynne å vente «Polaris» hjem igjen.

Ren sunnhet for både hund og eier

Polarolje er produsert av førsteklasses råvarer fra ishavs-sel

- Jevnlige inntak gir
- blank, hårfast pels
 - myke, smidige ledd
 - godt næringsopptak og immunforsvar
 - forebygging mot eksem og sårddannelser
 - sterkere poter

Polarolje® for hunder
naturens egen balsam
øker trivselen og gir

- blank, hårfast pels
- myke, smidige ledd
- bedre næringsopptak og immunforsvar
- forebygging mot eksem og sårddannelser
- bedre og sterkere poter

Innhold - dosering
Innhold: 5 dl ren selolje
Mettede fettsyrer: 15,2%
Enumettede fettsyrer: 58,28%
Flerumettede fettsyrer: 26,53%
EPA: 5,44%
DPA: 2,66%
DHA: 8,82%
Omega 3 fettsyrer: 24,10%
Omega 6 fettsyrer: 2,42%
Vitamin E: 0,029 mg/g
Vitamin A: 36 iu/g
Vitamin D: 4,7 iu/g
Dosering: Daglig 1 ts sammen med føret
Holdbarhet: 2 år

Naturens egen balsam
Forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) viser til oppsiktsvekkende resultat etter 5 års klinisk forskning.
Forbrukerkontakt:
Produsent, Polargodt AS,
6070 Tjørvåg, tlf 70 08 42 62
arnfinn@polargodt.no

Polarolje®
GOD FOR ØMME LEDD OG MUSKLER

Nettoinnhold: 5,0 dl. Raffinert selolje, kosttilskudd.
Innholdsdeklarasjon 100 ml
Mettede fettsyrer: 15%
Enumettede fettsyrer: 58%
Flerumettede fettsyrer: 27%
EPA: 6%
DPA: 3%
DHA: 9%
Omega 3 fettsyrer: 24%
Omega 6 fettsyrer: 2%
Vitamin E: 0,029 mg/g
Vitamin A: 36 iu/g
Vitamin D: 4,7 iu/g
Oppbevaring: Mørkt og svalt, utilgjengelig for små barn.
Anbefalt døgndose, voksen: 1. uke: 2 ss. Deretter 1 ss. (15 ml).
Kosttilskudd bør ikke erstatte variert kost. Det bør ikke inntas mer enn anbefalt døgndose.

7 1090005 642360

Bli "på lag med" hunden din - se etter disse etikettene når du kjøper kosttilskudd til din firbente venn og deg selv! Polaroljen leveres i 5 dl. flaske.

Kjøp direkte hos produsent:

Polargodt AS

6070 Tjørvåg
Tlf: 70 08 42 62
Arnfinn mobil: 906 60 438
arnfinn@polargodt.no
firmapost@polargodt.no
www.polargodt.no



OMEGA-3 FRA SELOLJE MED OPSIKTSVEKKENDE VIRKNING