

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2015 17. årgang kr. 70,-



Leiar:

Gode lesar

Isflaket har fleire gongar gjennom mange år skrive om norsk selfangst som går mot slutten. I år vart «Havsel» med skipper og reiar Bjørne Kvernmo einaste skute på fangst frå Noreg. Regjeringa hadde i budsjett for 2015 kutta all stønad til selfangsten.

Det var ein svært skuffa Bjørne Kvernmo vi møtte til ein kopp kaffi i styrehuset på «Havsel» under levering av fangsten ved Polargodt i Tjørvåg tidleg i mai.

Årets fangst vart på berre 2.227 dyr. Det er rundt halvparten av det vi hadde i fjor, seier Kvernmo. Vi har hatt vanskelige vêr- og isforhold heile turen, mot ekstremt gode forhold i fjor. Selen var mellom Grønland og Island, eit vanskelig område å jakte i. Det var lite is, og selen dreg mykje fortare sørover, seier skipperen.

Kvernmo seier vidare at han i år går i minus så det ljomar etter, men at han tidleg bestemte seg for å gå denne kanskje siste turen. Per i dag er det i alle høve lite som freistar for ny tur, seier han.

Det er beskjedne fangsttal Noreg kan vise til sett i forhold til fangsten ved Newfoundland. I 2014 var kvota der på 400.000 sel. 65 båtar var påmelde til fangsten, men vanskelege is-forhold med svært tjukk is gjorde det vanskeleg for flåten å gjere god fangst.

I 2014 vart det innrapportert fanga 55.000 dyr, mot 91.000 året før. Bestanden ved Newfoundland vert rekna til å vere på omlag 7.5 millionar dyr.

Dette er høgaste talet på bestanden sidan teljingane starta tidleg på 1950-talet. Myndigheitene stør selfangsten ved Newfoundland med 2 millionar dollar, i tillegg til ein stønad på nær 300.000 dollar for å støtte og fremje nye produkt av sel, og sal av selkjøtt.

Desse fangsttala frå 2014 gjer at det no er Namibia som er fremste landet på selfangst. Usikre innrapporteringsmetodar gjer at ein ikkje har sikre tal på kor mykje sel som vert fanga der, men myndigheitene gjer anslag på kring 60-

80.000 fanga sel. Dette kan du lese meir om i Stian Runne Brandal sin artikkel om selfangst i Namibia på side 19 i denne utgåva av Isflaket.

I denne utgåva av Isflaket kan du også lese om då Trygve Hellesøy mønstra på «Minna» for å ta henne over til Canada. Han trudde det skulle drivast fiske, men stor vart overraskinga då det viste seg at dei lasta inn over 50 tonn dynamitt og vart sende på oljeleiting. Vi vart pionerar på oljeleiting utan at vi då viste om det, seier Hellesøy.

Helge Ødegård skriv i ein artikkel korleis det gjekk til då krigen braut ut i 1940, og dei var på selfangst i Vesterisen.

I spalta Frå arkivet har vi med eit foredrag heldt av Martin Karlsen i 1948, og i ei ny spalte, Eit 100 års minne, kan vi lese om vanskane «Isrypen» hadde i Vesterisen i 1915.

Jens Peder Brandal har møtt Bjarne Liavåg til samtale, og han mimrar blant anna om korleis det gjekk på siste turen med ishavsskuta «Brandal» i 1979.

Kolbjørn Nasset skriv om ein sommartur med same skuta til Svalbard i 1965.

Vidare har vi med siste del av Arnt Rikardsen si dagbok om overvintring på Sydaust-Grønland i 1931-1932.

Vi får også ei oppdatering frå arbeidet med renovering av ishavsskuta «Polarstar» som for tida ligg i Polen.

Eg vonar at denne utgåva av Isflaket også skal vere variert med stoff som interesserer. Sit du på gode historier og foto må du gjerne ta kontakt med oss.

Med ønske om ein god sommar til alle Isflaket sine lesarar.

Legg gjerne turen innom eit museum i sommar.

Brandal 8. juni 2015
Webjørn Landmark
redaktør

Han Lars Ola og overtrua.

Eingong var vi
på veg innatt
med ottringen.
Vi kom frå
torskebankane.



Då tok to av
karane til med noko underleg prat seg imellom.
Det gjekk om hestar og hestebyte og hesteprisar
i eit surr. Men då skal eg seia dokke han livna,
han gut atti skuten. Og det kan vel vere det dei
hadde sikta på karane, for dei kjende gamlingen
som sat med styrevolen.

Og no varskudde hen dei, høgt og tydelig, at
heldt dei ikkje munnen sin med dette snakket, so
sette han dei på land.

Og dei fekk ikkje koma der ombord meir.

Overtru ombord i «Brodd».

Vi låg i Kristiansund med «Breisund» eit år.

Eit elendig sildeår hadde det vore. Men kunne
ein anna vente seg, slik som somme av karane
bar seg åt.

Verst var det ombord i «Brodd». Ein morgon
karane kom på dekk, so stod der ein gris
ihopmaksla av snø på romluka.

Stor og kvit og levande, som du skulle sett han i
garen sin heime. Dei stokk karane, og serlig ein
av dei tok hardt i:

«Er det anna vente at det var svart for sild», sa
han og var harm.

Når folket ikkje har meir vit enn dei steller med
slikt fjøsstyr ombord i ein fiskebåt, so er det
ikkje anna vente enn at det må være kolsvart for
både sild og fisk.

Alle visste om korleis dei gamle ombord harma
seg på slikt landtrollstyr og fann moro med å
terge dei. Og det gjorde dei på mange måtar.

Dei kunne lage ei grime av tog og legge den ned
i køya åt han som var sterkast i trua. So fann han
grima når han kom og skulle legge seg og då
viste han at det vart svarte garn neste natt også.

Innhald

Oljeleiting med Minna	side 4
Sommartur med M/S Brandal	side 13
Gamle båtbord	side 17
Selfangst i Namibia	side 19
Frå arkivet – Selfangsten 1948	side 21
Liavåg blar i minneboka	side 24
«Isrypen» -Eit 100 års minne	side 31
Nytt frå Ishavsmuseet	side 35
Frå Samlingane	side 36
Vesteristuren 1940	side 37
Dagbok Sydøst-Grønland	side 45
Rapport frå Polarstar	side 58

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28,
6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.com/aarvak

Forsidefoto: «Is-Ola». Foto Ragnar Thorseth

ISSN 1891-9480

På oljeleiting med «Minna» i 1960

Trygve Hellesøy kunne fortelje om eit litt spesielt oppdrag då han 1. mai 2015 heldt føredrag på Ishavsmuseet.

Trygve Hellesøy trudde han skulle fiske då han mønstra på «Minna» i 1960. Lite viste han at målet var å sprengje etter olje utanfor Canada.

Ved Webjørn Landmark

Det hadde seg slik at på våren i 1960 var eg jungmann på betelskipet «Elieser V», med Bjørn Brubakk som skipper, fortel Trygve Hellesøy.

- I slutten av mai så vart vi liggande i Hjørungavåg på slipp. Ein ettermiddag då vi satt om bord der å drakk kaffi i sola, så kom det ein kar om bord til oss som heitte Oddmar Sæverud. Han kunne fortelje at han og ein del andre kjenningar skulle om bord i «Minna» og ta henne over til Canada.

Det måtte eg innrømme hørtet svært spanande ut, og eg kjente det i magen med ein gong at dette hadde eg og lyst å vere med på.

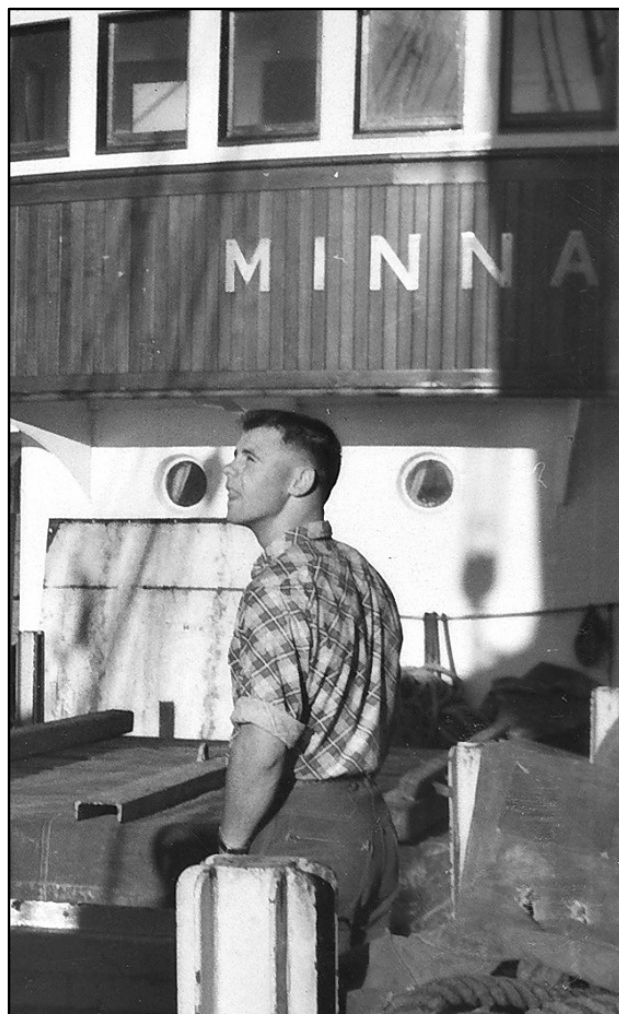
Eg spurte Oddmar om han viste om der var fullt mannskap. Nei, det er eg ikkje sikker på, sa han. Men dersom du er interessert så må du ta kontakt med reiar Peter Karlsen med ein gong.

Ja, eg var ikkje sein i vendinga, så eg hivde meg på telefonen.

Eg hugsar også frå mine gutedagar at far min, og onklane mine, dei hadde eit notbruk, men dei hadde ikkje farty. Så dei leigde då «Aarvak» for å drive fiske med bruket sitt.

Eg hugsar vidare at far sa til meg at han vart godt kjent med Peter Karlsen gjennom dei to-tre vintrane dei leigde «Aarvak».

Vel, eg ringte no ut til Brandal og fekk tak i han Peter, og presenterte meg. Ja, kven sin son er no



Trygve Hellesøy om bord i «Minna» august 1960.

du då, sa han Peter. Jau, eg er son til kan Oskar Hellesøy, kunne eg fortelje.

Jaha, ja han kjenner eg sa Peter. Jau, eg lurte litt på plass som mannskap om du treng til «Minna» for turen til Canada. Du har vel kanskje fullt mannskap alt?

Nja, sa Peter og drog litt på det. Vi har no mange på lista, men vi har ikkje hyrt nokon enda. Er du interessert i plass då, ville han vite.

Ja, eg måtte no berre sei at dette ville eg veldig gjerne vere med på. Dette hørtet spanande ut.

Ja, ta deg ein tur til Brandal, var beskjeden frå Peter Karlsen.

Eg så gjorde. Hivde meg inn i ein drosje og tok turen til Karlsen sitt kontor i Brandal, og fekk helse på Peter Karlsen. Ja, vi vart fort einige, og ikkje lenge etter var eg hyra til mannskap på «Minna».

Så slik vart det. Eg reiste heim og pakka sekken, og drog tilbake til Brandal og «Minna». Vi skulle gå rundt den 18.-19. juni. I mellomtida og fram mot avgang tok vi om bord om lag 100 tønner med kvalolje som skulle over til Halifax og til Karl Karlsen, bror til Peter. Han dreiv nemleg ein margarinfabrikk der, og han skulle ha denne oljen der. Så vi var godt lasta når vi gjekk frå Brandal. «Minna» var bere om lag 110 fot, og var vel ikkje stort meir enn 100 tonn vil eg tru. Så vi gjekk no til sjøs ein fin søndagskveld den 19. juni.

Eg skulle ha første vakta i lag med han Ingolf Røren som var skipper. Eg var matros, og vi skulle gå vakte i lag frå kl. åtte på kvelden til klokka to på natta. Så vi gjekk seks og seks timar.

Vi var sju mann i mannskapet om bord. Det var han Ingolf og meg då som hadde dekksvakta, så var der ein kar frå Hareid som var styrmann som eg trur heite Torbjørn Jakobsen. Så var det Oddmar Sæverud som var maskin-assistent, men eg kan dessverre ikkje hugse kven som var maskinist.

Maskinisten var berre med over og reiste heim med ein gong. Så var det han Magne Bjellvåg frå Eide på Nordmøre. Han og eg var matrosar. Magne og Torbjørn gjekk ei vakt, og Ingolf og eg gjekk den andre.

Så vidt eg veit så er eg den einaste som lever igjen frå dette mannskapet i dag.

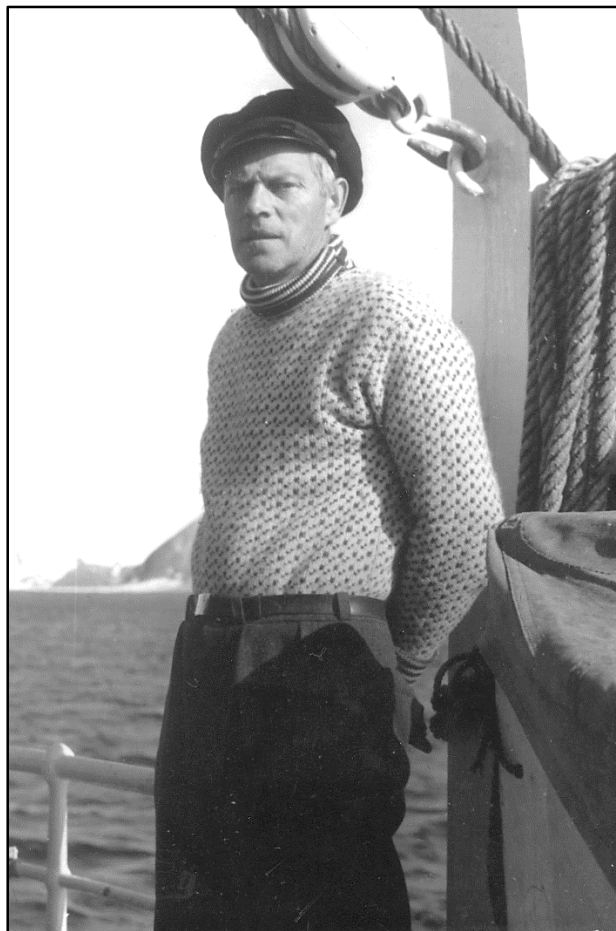
Fint vêr var det når vi gjekk frå Brandal om kvelden, og eg hadde som sagt første vakta saman med Ingolf.

Men vi kom no ut i litt stampesjø, vi skulle gå nordlige amerikalinje og sette kursen ut i frå Svinøy.

Det var nok ikkje fritt for at eg vart litt sjøsjuk når vi møtte sjøane første kvelden og natta. Eg var 22 år gamal, og vant med å gå til køys i mellom klokka 23-24.

Men no måtte eg altså gå til klokka 02 på natta. Det var ei ny påkjenning for meg.

Og for å seie det slik, han Ingolf tok ikkje i rattet for heile vaktene.



Skipper Ingolf Røren. Foto frå Ole Chr. Røren i utstillinga til Ishavsmuseet.

Rattet var i akterkant av styrehuset på «Minna», og mellom rattet og skottet var der ei ganske smal kasse som var bygd opp, så når eg var passeleg trøtt så kilte eg meg ned mellom der, mellom rattet og skottet. Så satt eg der å styrte etter kompasset.

Eg duppa nok av innimellom, men det gjekk no greitt. Oss hadde loggen ute, men oss hadde ikkje særleg stor fart for å seie det slik.

Så vidt eg hugsar så hadde «Minna» ei maskin på 320 hk. og då greidde vi 8 knop. Men så fekk vi ein kuling i rette retninga, og då hivde vi opp segla. «Minna» var ein skonnert, den var bygd for segl, og når vi fekk opp segla så fekk den ein del meir fart. I alle fall meir enn 9 knop.

Men etter kvart vart det heilt stille, vêret var vekslende, og for meg var det nytt dette med å få oppleve soloppgang i havet frå aust, og



«Minna», her ved Svalbard. Foto frå Leif Hareide.

solnedgang i vest. Det var hav over alt. Vi passerte mykje båtar på overseglinga, store skip, og lastebåtar på lang avstand. «Minna» hadde fått radar så oss kunne følgje med på trafikken på alle side.

Men eit stykke ute i ei vakt så seie han Ingolf til meg, eg trur dette var andre natta, du får gå ned å trekkje meg ein kopp kaffi.

Ja, det skulle eg no prøve. I akterkanten av styrehuset så gjekk det ei trong trapp ned, og det var litt slingring, så eg smaug meg ned igjennom den trappa og ned i byssa.

Bysseomnen sto som vanleg på fullt, og den rista sånn passe. Der stod det ein kjele som eg trudde vatnet var kokt opp i, så eg tilsette berre kaffi.

Eg hadde aldri gjort dette her før. Eg slo opp i krusa, og gjekk oppatt til Ingolf med denne.

Han tek seg ein god sup, men så snur han seg å spytta det ut gjennom styrhusruta. Det er kaldt, vatnet er ikkje kokt, sa han.

Neivel sa eg, gjekk ned og skulle gjere eit nytt forsøk. No sørgja eg i alle fall for at vatnet var kokt. Det var eg sikker på, og eg meinte at eg hadde godt med kaffi nedpå. Trekte godt opp, og manna meg opp til å gå til Ingolf med ny krus kaffi.

Han tok ein ny god slurk, ein til, men nei, dette var ikkje noko til kaffi, sa han. Tømte den på ny ut gjennom styrhusruta.

Ned igjen og lag skikkeleg kaffi gut!

Ja, eg for ned igjen enda ein gong. Og då tenkte eg, no skal du jammen få kaffi. Kokte opp, og hadde rikeleg med kaffi nedpå.

For meg så såg det ut mest som jamning meir enn kaffi. Fylte opp i krusa på nytt og gjekk opp i styrehuset til Ingolf.

Han smakte på nytt, kremta eit par gongar og så seie han stille, eg trur du får gå ned og hente meg ei boks med fløyte.

Dette gjentok seg natt etter natt, men eg hørte ikkje meir klage på kaffien.

Så kom vi syd for Grønland, og trefte ei grauttjukk skodde. Vi såg ingen ting. Men vi hadde då radar, så dette rekna vi med skulle gå heilt fint.

Men så får vi eit radarsignal bak om styrbord. Ganske så klart signal. Og dette signalet det kjem nærmare og nærmare etter som vi gjekk framover.

Det såg ut som det kunne kome rett på oss. Han Ingolf vart ganske så uroleg, så han treiv etter snora til fløyta og drog i fløyta fleire gongar mens han såg både i radar og ut ruta bakover. Han skjøna ingen ting.

Eg stod ved roret og hadde merksemda mi framover.

Brått ser eg ein stor skygge som kjem ut av skodda. Eg ropar til Ingolf, kva er det der for noko?

Hårre heite det, sa han, og slo stopp i maskina.

Då var det altså eit isfjell som kom opp fram om babord. Mens signalet på radaren kom frå bak om styrbord.

Då viste det seg altså at radaren var 180 grader skeiv. Dette var truleg berre ein liten sikring som var gåen, men vi greidde aldri og reparere den.

Men vi var altså midt inne i eit området med drivis og små isfjell. Det var ikkje noko farleg sånn sett, «Minna» hadde jo ishud, men likevel, eit samanstøyt med eit slikt fjell hadde nok ikkje vore særleg gunstig.

Etter dette så kommanderte Ingolf meg fram på baugen. Hald utkik og rop bak til meg. Eg slik gjorde, og sånn snigla vi oss av garde mellom



«Minna» til ankers. Foto frå Trygve Hellesøy

isflaka. Oss heldt på nokre tima slik før vi var ute av dette beltet.

Når vi så nærma oss St. John og Newfoundland og passerte der, kom nærmare Halifax, så var skodda like tjukk. Grauttjukk skodde.

Og oss hadde som nemnt ikkje rett radar, så vi måtte rope opp losbåten og be han kome ut og hente oss.

Dette var ikkje noko problem, for han «Kalle», Karl Karlsen, han hadde telefonkontakt med oss, og sa ifrå til oss at no kjem losbåten slik og slik, så det er berre å ligge i ro å vente til han kjem.

Losbåten kom brått ut av skodda, og ein los kom om bord til oss. Han kom opp i styrehuset, og gav ordre om «full ahead».

Javel, full fart forover, og vi såg ingen ting. Då gjekk losbåten rett fram føre oss og gav beskjed til meg korleis det skulle styrast.

Han snakka engelsk, men eg forstod han godt, hadde lært meg litt engelsk. Då var det litt verre med Ingolf, det var ikkje hans sterke side.

Det gjekk greitt, vi gjekk med full fart. Eg styrte som eg fekk beskjed om, og brått opna skodda seg, og vi var midt inne i byen. Det vart ei openbaring for oss, og vi var så imponerte over alt lys som var overalt.

Vi gjekk oppover elva der og inn til ein pir, og der sto han «Kalle» på brygga i lag med kona, og ein heil flokk med kara som tok i mot oss.

Her vart det stor gjensynsglede, han Ingolf og han «Kalle» dei var gamle kjenningar.

Vi bytta litt mannskap, maskinisten skulle av og heim, og det kom ein ny maskinist om bord som budde der borte. Eg trur han heitte Viddal, og budde der i nærleiken av Halifax.

Han var av dei som vart igjen der borte etter krigen.

Det var mange av mannskapet på skutene som gjekk over i 1940 som vart igjen der og vart seinare mannskap på andre båtar. Dette gjaldt også for ein som vi kalla «Lall» (Laurits Brandal) som seinare kom om bord i «Minna» og bytte med Ingolf.

Dei kom om bord til oss ein del av karane som venta på oss i lag med «Kalle», og begynte å studere skuta.

Eg meina å huske at vi hadde toalett bake på hekken. Dette sa dei måtte vekk. Vi forstod ikkje heilt kva som var i gjere, men vi forstod at det var noko som skulle skje, og litt ombyggingar var på gang.

Men oss fikk veldig lite informasjon om det heile. Men dei fekk toalettet på land, og begynte å rigge til nokre plattformer bake på hekken.

Så fekk vi beskjed om å flytte oss til ei anna kai, og der skulle vi ta inn 55 tonn med dynamitt.

Vi lurte på kva i all verden dette var for noko.

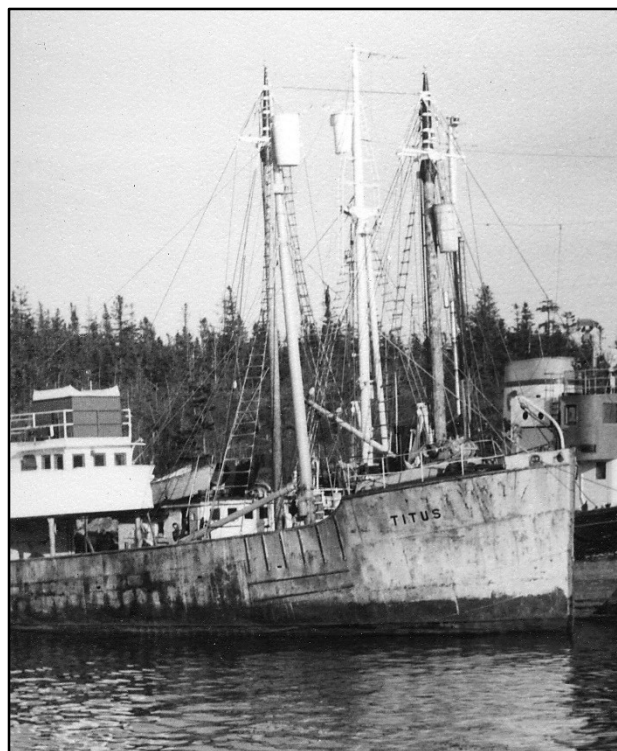
Ja, så kom no endeleg ordren, vi skulle ut på ekspedisjon, saman med ein annan båt i same reiarlaget. «Titus», og vi skulle leite etter olje. Vi skulle drive seismiske undersøkingar etter olje.

Ja, vi gjekk no bort til den kaia der og lasta inn denne dynamitten. Tre patroner i kvar øskje, til saman 25 kg. Vel vi lasta ned i rommet desse 55 tonna, og av desse var 5 tonn så kalla «high explosive». Desse tålte veldig lite støy.

Vi sto og såg på karane som stuva, og det var tydeleg dei hadde respekt, det var med ei viss forsiktighet dei stabla vekk kassene.

Men denne lastegjengen hadde tydeleg lasta dynamitt før, så det heile gjekk veldig greitt. Men då oss var ferdig lasta, fekk vi straks beskjed om å vere snill å forlate hamna. Eksplosjonsfaren var stor, og det hadde hendt før at slike lasta hadde gått i lufta. Så vi måtte pent gå ut på raia og legge oss der.

Oss vart liggande der eit par daga, og var naturlegvis spente på korleis dette skulle gå. Så kom ordren om at no kunne vi gå til havs. Då oppdaga vi også ein annan båt, stålbåten «Titus» som «Kalle» også eigde då. Dei skulle vi halde lag med.



«Titus». Foto: Ishavsmuseets arkiv.

«Titus» sleppte ut ein kabel som flaut i overflata. På den kabelen var det innstallert fleire instrument og eit kamera.

Me segla opp på sida av denne kabelen og slepte ut buntar med åtte kilo dynamitt, som hang etter tau. Då me var komen på trygg avstand, utløyste me ladninga, med ca. eit og eit halvt minutt mellomrom.

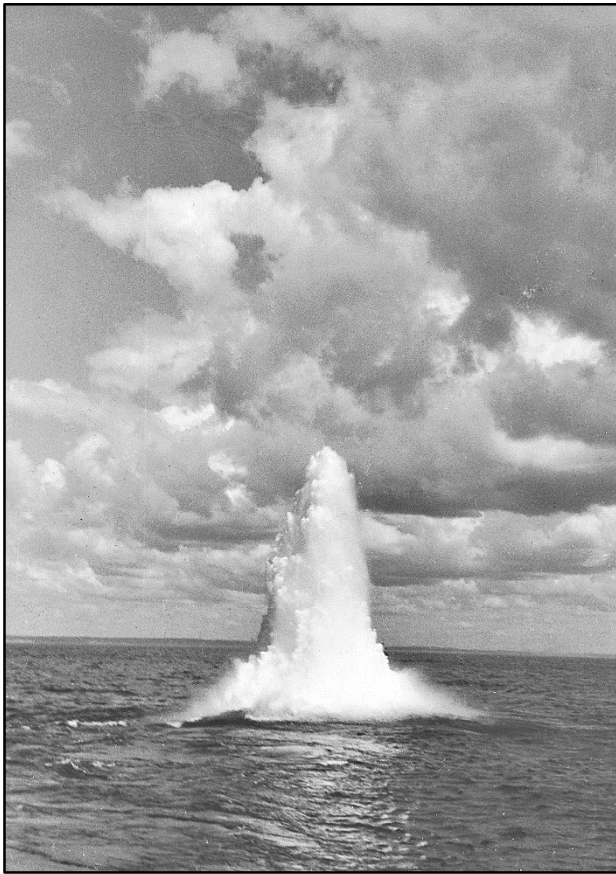
Det small godt bak oss og vass-søyla stod høgt i veret.

Det var 5 mann til saman frå Canadian Oil Company, og Mobil Oil Company som var med og styrte med dette. Tre av dei passa på at det kom dynamitt bak, og dei to andre lagde til patronene og førebudde dette.

Dei blåste opp ballongar som dei hengde på for at dynamitten skulle søkkje eit vist tal meter og stoppe der før dei tende. Dei varierte stadig på kva djupne dei skulle smelle. Det var frå to meter, fire meter osv.

Slik gjekk det i eitt heile tida. Smell etter smell, heile dagane.

I forkant av rommet hadde vi ein oljetank, denne vart tom etter kvart og kvar gong eg hadde frivakt og gjekk fram i lugaren og skulle prøve



Vass-søyla stod høgt i veret, og det var smell etter smell heile dagane i propellvatnet til «Minna». Foto frå Trygve Hellesøy.

å sove, så var der ein veldige smell, gjenlyd frå dynamitten, i denne tanken.

Til slutt så låg eg å heldt med for øyra og prøvde å sove.

Etter kvart så auka dei også mengda på sprengstoff på kvar ladning. Det gjekk til to patroner, tre patroner og opp i ei heil kasse på 25 kg.

Vass-søylene bak «Minna» vart større og større. Vi gjekk i ulike kursar kvar einaste dag.

Etter at vi hadde heldt på med dette ein månads tid så fekk vi sjå kartet som dei hadde teikna opp. Dette såg mest ut som eit spindellev. På kryss og på tvers i alle retningar.

Så auka dei brått ladingane til 50 kg. og skubba ut. Men no måtte vi vente litt lenger og få meir avstand før det small. Den aller største ladninga vi skaut opp var faktisk på heile 500 kg.

Alt første dagane så oppdaga oss, sjølv med dei minste ladningane, at her flaut det opp store

mengder med daud fisk. På tusenvis med fisk flaut opp rundt oss.

Eg huskar godt han Ingolf, han va ikkje god for dette. Hadde han vist dette her så hadde han aldri vore med på det, sa han.

Og det er klart, det var ikkje noko pent syn for oss som hadde drive fiske. Men når vi kom opp i sprengladningar på 250 kg så var dette enorme krefter under overflata.

Det var jo vakkert å sjå på desse svære søylene med vatn som stod høgt til vers, men all fisken som følgde med var ikkje noko vakkert syn. Når vi sprengde desse på 250 kg så var vi nær den øya som ligg like utanfor Nova Scotia, Sable Island.

Øya har form som ein sabel. Og denne var dei interesserte i å kome nær. På det næraste var vi på ei djupne på om lag 10 famnar. Og då var det ikkje berre sjø som kom opp, men også mykje sand, så det var sandstøv over alt.

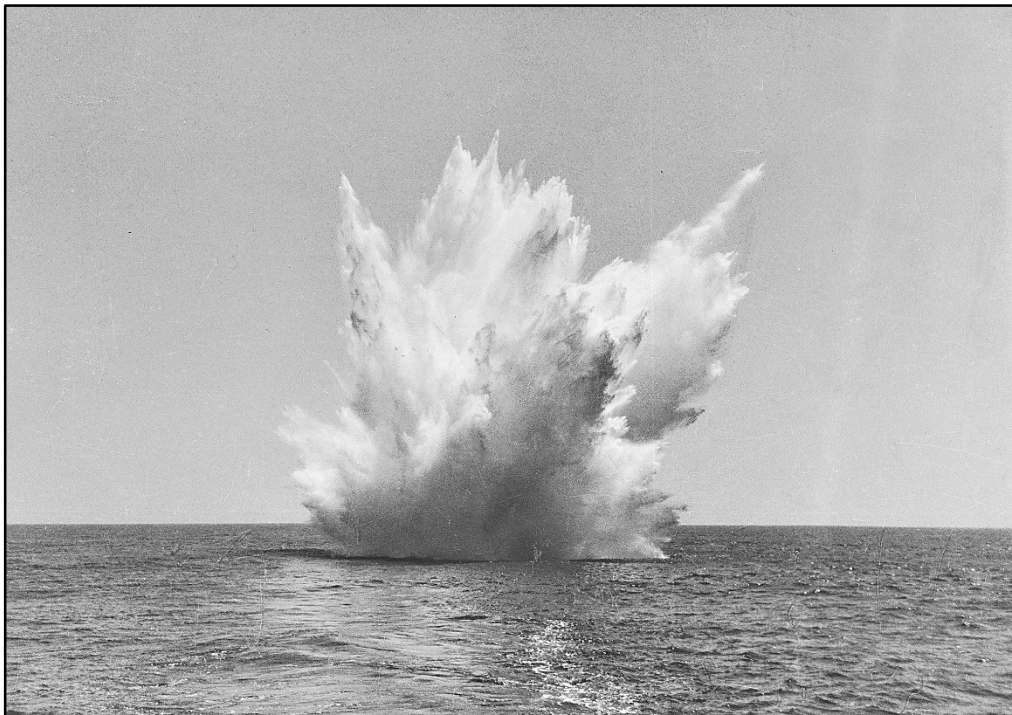
Også skuta letta på seg når desse salvene small. Det dirra godt i «Minna» når dette stod på.



«Minna». Foto frå Leif Hareide.

Då vi kom ganske nær denne øya så vart desse Canadiarane ganske interesserte i å bruke kikerten inn mot øya.

Vi forstod ikkje heilt kva denne plutselige interessa av å vere i styrhuset og bruke kikert var for noko.



Det var enorme vass-søyler når dei største ladningane gjekk ut. Foto frå Trygve Hellesøy.

Men så fekk vi sjå det. Der var faktisk ein heil flokk med hestar som levde på den øya. Då fekk vi ei historie om at på slutten av 1700 talet så var det eit emigrantskip frå England som også hadde med seg hestar og skulle ha dei på land i Canada. Men den forliste der på Sable Island. Hestane overlevde, men ikkje nokon elles frå emigrantane eller mannskapet på båten.

Så gjekk vi etter kvart tome for dynamitt og måtte inn til St. John for å hente meir.

Der gjekk vi opp på ein Cafe, og på ein serviett på den kafeen var der eit kart over Nova Scotia og Sable Island.

Og der sto det «the biggest ship graveyard in the world». Då kunne dei fortelje at over 100 skip hadde forlist der. Og det var ikkje lenge før vi oppdaga at her stod mastene av sjøen framleis etter skip som hadde forlist der.

Men hestane, ja, dei var der enno. Dei kunne også fortelje at dei hadde drive jakt på desse hestane, og mykje rikfolk hadde bygd seg jakthytte på Sable Island. Det var eit fyr på kvar ende av øya, og fyrvaktaren brukte faktisk desse hestane til å ri over øya på.

Ein av leiarane for ekspedisjonen kom etter kvart om bord og var med oss nokre daga, og kvar kveld kl. 19.00 så lytta han på samtalen mellom hovudleiaren på «Titus» og kompaniet på land. Dei snakkast kvar einaste kveld kl. 19.00 då skytinga vart avslutta. Då satt han og lytta på vår radio.

Han Ingolf kom til meg og sa «du som forstår engelsk, spør han om dei finn noko spanande og kva som skjer».

Ja, eg tok no mot til meg og spurte han om dei fann noko. «I can't tell, sa han, but it's interesting».

Det var det einaste eg fikk vite. Eg forstod det slik at det som dei var interesserte i var og måle vibrasjonen i botnen. På den måten så kunne dei seie med ganske stor nøyaktigheit kor tjukk skorpa var. Og på den måten kunne dei seie kva type sedimentære bergartar som var i botnen der. Og at det med stor eller liten sannsynlegheit var olje eller gass mellom desse laga. Samstundes så fotograferte dei så dei fekk ein god indikasjon på om det kunne vere olje eller ikkje.

Og det viste seg at olje det var der, vi fant den, og der har dei drive og bora og pumpa opp olje i ettertid.

Dette var i 1960 og det var tre år før dei starta med oljeleting her i Noreg.

Så vi var verkeleg pionerar på dette med «Minna», utan at vi eigentleg var klare over dette då. Selskapa der borte var naturlegvis klare over dette, og fekk ein del merksemd.

Dei hadde også ein mann om bord som var med for å filme det heile, og skreiv historie frå dette arbeidet.

Så vart det slutt på ekspedisjonen, og det vi no var spente på var kva neste oppdrag kunne vere. Så kom det nye ordrar, og vi vart sende til Lunenburg.

Der skulle vi gå på slipp og «Minna» skulle riggast om til Scallup dragging. Skjelltråling.

Så vi gjekk til Lunenburg, og der var det nesten som skuta kjende seg igjen og verftet ønskte oss velkomne heim. «Minna» vart nemleg bygd her i Lunenburg.

«Minna» vart bygd som seglskip. Ei tid dreiv den fiske med doryar. Store skonnertar som var hovudskip og fleire mindre dorryar som rodde ut med linestampar og sette og drog linene og leverte fangsten til moderskipet.

Forresten fleire tragiske historier om akkurat dette, dorryar som kunne kome vekk frå moderskipet i tjukkiskodde og ikkje kom attende. «Minna» var nok ein del mindre enn dei fleste som dreiv med dette, men den dreiv altså slikt fiske ei tid.

Men vi kom inn til Lunenburg og vart sette på slipp. Ved verftet der låg også den meir kjente «Bounty». Den som skulle medverke i filmen «Mytteriet på Bounty».

Der stod den altså på slipp ved sidan av «Minna». Eg vart spurd om å mønstre på der, men eg var ikkje tøff nok, så eg takka nei. Hadde eg blitt med, så kanskje hadde eg vore med i filmen no, ler Trygve Hellesøy.

På slippen starta arbeidet med ombyggingar for å gjere «Minna» klar for trål.

Men «Minna» hadde vinsjen framme under bommen, medan trålevinsjane vanlegvis er bak i forkant av styrehuset.

Så vi skulle gjere eit eksperiment då med å la vaierane gå bakover i ei blokk og så fram igjen og ut tråldavidane som då vart monterte om lag tvers av mastra.

Under dette arbeidet kom han «Lall» (Laurits Brandal) om bord og byte med Ingolf som no skulle heim.

Oddmar reiste også heim i lag med Ingolf, og eg vart einaste mann igjen av mannskapet som gjekk den over frå Noreg.

Så kom vi oss på sjøen og skulle starte å tråle etter skjell.

Det var ikkje noko vanleg trål som var brukt til dette, men ein slags jarnkonstruksjon som hadde ein slags trålepose som var laga av jarnlykkje som var festa i saman med jarnklype.

Dette vart naturlegvis svært tungt, men det skulle ned på botnen, og trålen skulle grave seg ned i botnen og ta med seg skjell.

Det viste seg nokså fort at dette var ikkje enkelt. Vi mista så kolosalt med kraft, vaieren gjekk i blokk fram og så ut, og vi heldt nesten ikkje på å få trålen opp igjen.

Men vi heldt på nokre døgn der og fekk faktisk ein del kamskjel.



«Bounty» til kai ved slippen i Lunenburg. Foto frå Trygve Hellesøy.

Steikt kamskjel var faktisk på denne tida noko av det dyraste ein fekk på resturangar i Canada. Så det var ganske gode pengar å tene på dette. Heldigvis hadde eg også hyre, og den var mykje

betre enn den vanlege hyra vi hadde her i Noreg. Så eg gjorde god tur.

Men vi måtte til slutt gje opp dette prosjektet og tråle på denne måten. Ein dag så fekk vi fullt av stein og sleit felt før vi fekk den opp igjen.

Då gjekk vi til land. Det siste eg hugsar var at dei heldt på å skulle flytte vinsjen bak slik at dei fekk det i eit strekk på vaierane ut trålebommane.

Samstundes gjekk eg over i ein annan båt som skulle til USA og ta inn frosne grøneter som skulle til England og til Noreg etterpå. Då fann eg ut at no ville eg mønstre av. Kom akkurat heim til jul og hadde vore vekke litt over eit halvt år.

Det meste av tida som matros på «Minna». Kjekke tid var det i lag med Ingolf. Han gjorde inntrykk på meg, ein skikkeleg «tøffing» med lang og god erfaring.

Vi hadde to tyskarar som kom om bord og var med på denne ekspedisjonen. Dei viste seg å vere veldig kresne på maten så når stuerten for eksempel serverte laks så var ikkje dette godt nok for dei.

Dei skulle ha kylling, kalkun eller biff. Stuerten vart ganske sur på dei for at dei ikkje ville ete ei slik delikatesse som laksen var.

Han Ingolf leksa opp til dei, på norsk sjølvsgat, men dei skjønna heldigvis ikkje noko av det. Men det var kjekke kara, og vi fekk stadig tilbod om å vere med dei på land.

Eg har berre gode minne om tida mi med «Minna».



«Minna» herja av brann ved Færingehavn. Foto frå Terje Valderhaug.

Fakta «Minna»

Byggeverft Smith & Rhuland i Lunenburg NS 1937 som «M. L. Coaster II». Bygd som skonnert og var 96 fot lang. Forlengd til 105,5 fot. Maskin Fairbanks-Morse 5 syl. diesel 150 hk. Ny maskin i 1952, Crossley 250/300 hk. Tonnasjen var 132 brt.

Kjøpt av P/R Arktos ved Karl Karlsen og Bernt Marø i 1943, og kom til Norge i juni 1945, med ein last mjøl. Skipper Bernt Marø. Styrmann var Kristoffer Marø sen., eigar vart no Martin Karlsen. Første tida etter krigen var «Minna» i teneste for Finnmarks-kontoret. Skipper var Ingolf Røren, og styrmann Bernt A. Brandal.

I tida 1946-1959 var «Minna» kvar sommar i teneste for Norsk Polarinstitut på Svalbard og Jan Mayen. Skipper var Ingolf Røren. Bernt A. Brandal heldt fram som styrmann nokre år. Dei bygde m.a. opp stasjonen på Kapp Linné første tida etter krigen. «Minna» fekk montert radar i 1951 av fabrikatet RCA.

«Minna» var brukt som fraktesfartøy og ekspedisjonssfartøy, men også i fiskeri. Frå 1954 deltok «Minna» i snurping etter storsild om vintrane, med Ingolf Røren som skipper og Sverre Moldskred som bas. (Moldskred eigde bruket).

Overført og vart ein del av Karlsen Shipping Co. Ltd. i 1960. Der vart den nytta i oljeleting, skjellskraping, småkvalfangst, og fekk sin første tur på selfangst i 1961.

Herja av brann under ein ekspedisjon til Grønland i 1971. Vraket vart liggande i ein fjord i nærleiken av Færingehavn.

Brannen skal ha starta ved kai i Færingehavn. Fartøyet vart slept ut på fjorden. Eit marinefartøy, truleg fransk, som tilfeldig var til stades, deltok i sløkkinga. Vraket vart seinare slept inn i ein liten fjordarm vest for Færingehavn og vart liggande der. (siste kjende observasjon på 1990-talet).

(Ishavsmuseet fartyregister)

Sommartur med M/S Brandal 1965

Av Kolbjørn Nesset

Etter ishavsturen med M/S «Polarsel» dette året, tok eg meg jobb ute i Brandal på fabrikk til Martin Karlsen AS.

Der tok dei no imot spekk frå kval og Brugdelever. Denne vart dampa til olje og tran. Det var nok å henge fingrane i der på fabrikk for dei som ville ha seg jobb, og det kunne ofte bli lange dagar og kveldar før dei mange båtane som kom inn var ferdig lossa.

Skutene som skulle på ekspedisjonar og fraktfart til Grønland og Svalbard var alt komne i sving. «Aarvak» skulle snart gå til Grønland, og «Brandal» skulle til Svalbard. «Brandal» hadde fått eit oppdrag på Svalbard der det skulle byggast ein «telemetri stasjon», ein stasjon som kunne take imot satellittsignal til bruk for flynavigasjon, vêrobservasjonar og kommunikasjon.

Dette var noko nytt. Der vart bygd store antenner og radarkupplar til den nye tida som skulle kome på Svalbard.

Ny-Ålesund skulle no brukast til noko nytt. Det var berre to år sidan den store gruveulykka i Kings Bay, og gruedrifta skulle det no vere slutt på.

Ishavsskuta «Brandal» fekk altså oppdraget med å frakte bygningsmaterialen og alt av elektrisk utstyr til denne nye stasjonen i Ny-Ålesund. Johannes Mur var den faste skipperen om bord i «Brandal».

Ein fargerik og svært dyktig skipper, men det kunne til tider bli litt mykje farge for «kornbøndene» frå Namdalen, så Johannes vart denne turen skifta ut med den langt spakare skipperen Olav Åsmo, som no vart ny skipper om bord.



Kolbjørn Nesset

Ein del nytt mannskap vart så mønstra på om bord i «Brandal». Oddvar Bigset og eg skulle med, og vi gjekk om bord i Bodø.

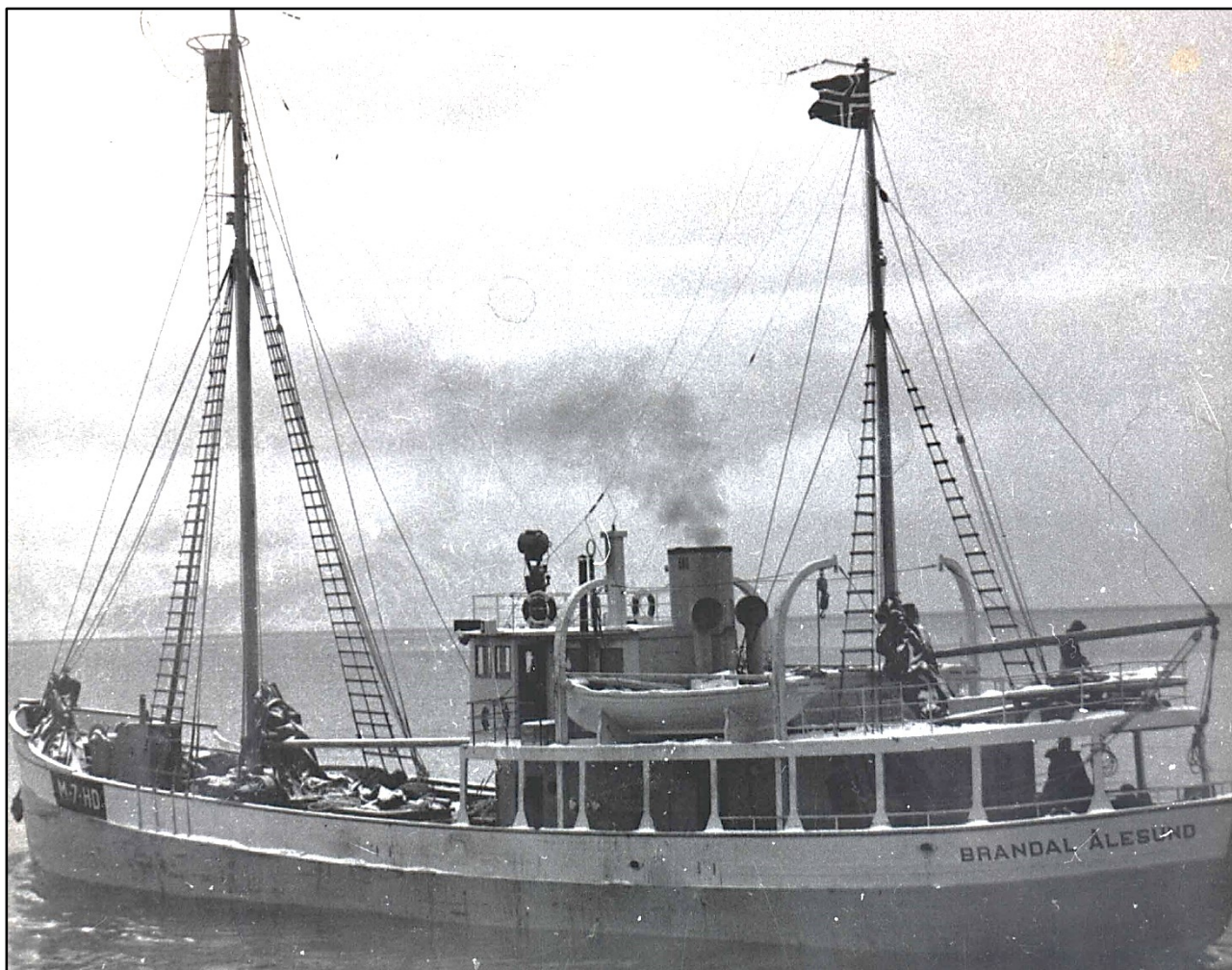
Der lasta vi også om bord elektriske utlys til stasjonen i Ny-Ålesund. Etter ein svært fin seglas på om lag tre døgn var vi framme i Ny-Ålesund.

Her var det alt stor aktivitet. Det myldra av folk, og det måtte vere i alle høve 150 namdalinga og ei 10-15 bodøværingar, i tillegg til dei faste som hørte til i byen.

Lossinga tok om lag 2 dagar. Som regel var det folket på land som lossa oss. Vi som var mannskap om bord køyrde som regel vinsjane under slik lasting og lossing.

På fritida gjekk vi oss turar rundt omkring og såg på gruvebyen som var så velkjend heime i mi eiga heimbygd. Vi gjekk bort til ulykkes gruva. Der såg vi fortsatt røyk frå bokken, og det var enno varme og glør som låg og ulma.

Heile området her hadde ein synleg svak raudfarge, og det var no gått to år sidan ulykka.



Ishavsskuta «Brandal».

Det var to bygningar som stod der, den eine var brukt til garderobe, og den andre var eit lite verkstad til vedlikehald av gruveutstyr. Alt var slik som då dei forlèt det.

Klede hang på knaggane og kaffikrusene stod framleis att på bordet. Dette var verkeleg ein plass for stillheit og ettertanke.

Vi gjekk på isbrevandring på Kongsfjord-breen, og hadde mange fine opplevingar her.

Det var eit fint utgangspunkt for turar, og eg var også ein gong oppe i fortøyingsmasta som var i bruk til luftskipet «Norge» og «Italia», den gong då byen var full av polfararar som Amundsen og Nobile, og amerikanarar som ville til Nordpolen luftvegen.

På ei jarnplate oppe i denne mastra var det innrissa namn til fleire gamle brandalingar og folk frå Hareid. Det var litt spesielt og sjå desse

namna, fleire av dei kjenningar, og tenke tilbake til all spanande aktivitet som var her då.



Fortøyingsmasta i Ny-Ålesund. Foto: Johannes Alme.

Til returlast frå Ny-Ålesund hadde vi med ei masse med elektromotorar og transportband som vi hadde demontert frå reinseanlegget for kol som stod nede ved kaia. Desse sette vi i land i Mo i Rana til koksverket der.

Etter lossinga her gjekk vi til Namsos og lasta meir bygningsmaterial, og så vidare til Bodø for å ta om bord meir elektrisk utstyr. Det var eit fast innslag at vi fekk om bord 20 reke og 20 laksesmørbrød.

Dette var noko som vi sette stor pris på, og som vart spandert av Bodø Elektriske. Men vi hadde også med ein del tollfrie varer som tobakk, brennevin, sjokolade og konfekt.

Dette var kvotetildelt til arbeiderane som jobba i Ny-Ålesund. Men når sant skal seiast, så gjekk no mykje av dette tilbake til familiane deira i Noreg.



Olav Åsmo var skipper på «Brandal» i 1965.

var ettertrakta av mannfolk i kvinnelause samfunn. Det er meir uvist om desse blada kunne erstatte reservedelane.

Russerane kom på hyppige og umelde besøk med lastebåt, og ankra opp i fjorden. Dette for å følgje med i all aktiviteten som gjekk føre seg på land.

Dei kunne verte liggande for ankers slik i fleire dagar. Det var nok truleg ei form for spionasje dei dreiv med. Dette likte sjefen på stasjonen svært dårleg, men han kunne gjere så lite med det.

Eg kan nemne ei lita historie til slutt. Det hadde no blitt seint på hausten, i slutten av oktober, og vi var klare til å gå i frå Ny-Ålesund for siste gong.

Vi hadde teke om bord både folk og last. Blant folket som kom om bord var det ein som kalla seg for velferdssjef.

Dette var jaggu ein type for seg sjølv. Han hadde teke med seg ein klump med ferskvass is frå Kongsfjorden som han skulle ha i drinkane sine når han kom tilbake til finare strøk i Oslo.



«Brandal» på selfangst. Foto frå Harald Johnsen.

Dei avgiftsfrie varene vart pakka i oljefat og sveisa igjen så det vart tett.

Når vi nærma oss innseglinga til Namsos så vart desse dumpa i sjøen og kontaktpersonane var på plass med båt og tok dei opp.

Enkelt og greitt. Vi utførte ulike tenester for dei, og ein gong skulle vi få tak i noko reservedeler for dei.

Eg hugsar ikkje til kva det var, men sjefen sa at dersom vi ikkje fekk tak i det, så kunne vi kjøpe med oss 50 stk Cocktail, eit lett erotisk blad som

Denne is-klumpen anslo han til å vere mange tusen år gammal, så dette var fin og edel vare. Men det skulle naturlegvis ikkje gå heilt som han hadde tenkt det.

Då vi skulle gå i frå Ny-Ålesund var vassleidninga beinfrosen, så vi fekk ikkje fylle vatn om bord på tankane til «Brandal». Såleis var vi nesten utan vatn når vi gjekk frå kai, og etter eit døger var vi heilt utan vatn.

Det var då vi kom til å huske is-klumpen. Vi var no så kaffi-tørste at vi klarte naturlegvis ikkje å stå i mot, vi tina den og kokte oss ein god kaffi på is-klumpen, og det smakte veldig godt.

Men når i kom til Bodø, og velferdssjefen skulle hente isen sin, var den søkk vekk.

Han spurte oss i tur og orden om vi viste kvar den kunne ha blitt av.

Til slutt sa vi som sant var at den heilt sikkert hadde smelta vekk.

Han godtok det, for det var i grunnen akkurat det den hadde gjort, i kaffikjelen.

I Bodø vart det heldt ein svær avslutningsfest for skute og mannskap, på Grand Hotel, med mykje god mat og drikke. Alt saman gratis for oss.

Det vart såleis ikkje lett å avslutte festen i tide. Det var to personar der som skulle vidare til Trondheim, men for at dei skulle få med seg så mykje av festen som råd var, vart det ringt til flyplassen og bedt dei halde igjen SAS-flyet ein halv time.

Dermed kunne desse to karane få bli med. Og dette vart akseptert. Ein ting er sikkert, dette hadde ikkje gått i dagens samfunn, det er eg bra sikker på



Kanskje eldste båten i landet som ikkje har vore i jorda

Leiv Arne Grimstad, Vikebladet/Vestposten

Andreas-åttringen som enda som naust på indre-Hareid, og som no har blitt ein vegg ved Ishavsmuseet, er kanskje den eldste båten i landet – som ikkje har vore i jorda.

Andreas-åttringen er frå 1712

Ein analyse av båtborda som stod på søraustveggen av Andreas-naustet på Hareid for inntil eit par år sidan, slår fast at båten truleg vart bygd vinteren 1712-13.

-Og i så fall er dette kanskje den eldste båten i landet som ikkje har vore i jorda, kunne Håvard Hatløy og kommunalsjef i Hareid, Oddbjørn Grimstad, fortelje under ein pressekonferanse på Ishavsmuseet fredag 27. februar.

Hatløy, som er avdelingsleiar ved Herøy Kystmuseum, tok ned båtborda frå naustveggen og fekk dei opphengt på ein vegg i Ishavsmuseet i Brandal.

Dendrokronologisk analyse

Det var den dendrokronologiske analysen ved NTNU, utført av Terje Thun, som avslørte at «Andreas-åttringen» er over 300 år gamal.

I gamal tid var det vanleg at båtar som ikkje lenger var sjødyktige, vart nytta i andre byggverk – som naust og låve-bygningar. Analysane slår fast tre fellingstidspunkt for treverket i åttringen: «etter 1704», «etter 1706» og «etter 1712».

Sidan båtsida er komplett, er det då den siste tidfestinga som gjeld for byggeåret, som då var vinteren 1712-13 eller like etter.

Kommunalsjef Oddbjørn Grimstad opplyste at Andreas-naustet vart bygd tidleg på 1800- talet, før utskiftinga.



Håvard Hatløy og Webjørn Landmark ved båtborda frå «Andreas-åttringen». Foto Beathe Holstad.

Båtborda på søraustveggen viser at båten vart bygd etter snidbetningsmetoden. Båten er dermed den eldste båten vi veit om som er bygd etter denne metoden.

Andreas-naustet vart Sefrak-registrert i 1986, som svært verneverdig – og då det kom påtrykk om å få naustet fjerna frå industriområdet det no stod på, vart det teke kontakt med Ishavsmuseet, som sa ja til eit samarbeid: Webjørn hadde ein ledig vegg, fortalde Oddbjørn Grimstad.

-Ein genistrek

Snidbetningsmetoden utvikla seg på Sunnmøre og i grenseområda nordover til Romsdal. Hatløy forklarte ordet med «skråbotning».

På veggen i Ishavsmuseet kan ein sjå at borda i den 13 meter lange båten «knekk» av i midtpartiet og skrånar nedover.

Det eine var at båten på den måten vart sterkare enn om borda berre hadde gått rett fram i heile lengda. Det andre var at forma vart optimal til den bruken båten hadde:

-Snidbetningen var ein genistrek som viser at båtbyggerane alt på den tid viste å løyse

oppgåvene på ein utruleg måte, sa Hatløy, som trudde at dei hadde nokre overordna mål med desse båtane:

-At dei skulle kome velberga heim med mest mulig fisk.

-Her på Sunnmøre må vi langt ut for å finne fisk. Det verste havet har vi frå Stadt og nordover. Sjøforholda var avgjerande for kva båtar dei dyrka fram.

Dei var ute etter båtar som kunne føye seg i sjøen som ein ål. Snidbetningen tok sjøen godt, slik at han forsvann under skroget.

Då Hans Strøm skreiv om denne båten i 1762, skildra han alt nøye, med unntak for korleis fjølene stod til kvarandre.

Den siste snidbetningen ein kjenner til var ein båt på Stranda kring ca 1920.

Vi veit ikkje kvifor denne byggemetoden fall bort, men Hatløy såg ikkje bort frå at innføringa av oppgangssaga kan ha ført til at ein då begynte å bygge annleis.

Snidbetningen var den største opne båten i si tid. Då det i 1812 vart aktuelt å sende båtar til Danmark for å hente korn, fekk futen Andreas Landmark i Brandal ordre frå Bergen om å skaffe 50-60 båtar.

Hatløy trudde også at nærleiken mellom dei som fiska og dei som bygde båtar var ein grunn til at båtbyggekunsten på Sunnmøre var på topp alt i den tida. Folk i fjordbygdene hadde skog – og dei fiska.

–Når det er så nært, skjer det ei utvikling.

Plukkefangst:

Fisken presses nordover

Klimaendringene har gitt store fiskearter som torsk bedre leveforhold i det nordlige Barentshavet, men arktiske arter takler ikke økte temperaturer like godt, viser en ny studie.

Forskere ved Havforskningsinstituttet og Universitetet i Tromsø har sammen med russiske forskere undersøkt fiskens leveforhold i Barentshavet i perioden 2004 til 2012. I denne perioden økte bunntemperaturen i området med nesten én grad celsius, noe som har ført store fiskearter som torsk og hyse nordover raskere enn antatt, skriver to av forskerne i en kronikk i Aftenposten.

FNs klimapanel anslo i 2014 at marine fiskearter, altså fisk som lever i havet, flytter seg med omtrent 40 kilometer hvert tiår. Ifølge forskerne flytter fisken i Barentshavet seg opp til fire ganger så raskt, skriver NTB. Studien ble publisert i Nature Climate Change i uka som gikk.

I havet rundt Svalbard dukker også nye arter opp. Sommeren 2013 skrev Svalbard-posten at det for første gang var tatt makrell i Isfjorden.

(Svalbardposten.no)

Ny portal samler informasjon om Antarktis

Første uka i juni ble en ny nettportal for Antarktis lansert – Antarctic Environments Portal. www.environments.aq Formålet med portalen er å være bindeleddet mellom forskning og beslutningstakerne i Antarktistraktat-systemet.

Portalen skal gi kortfattede og målrettede oppsummeringer på områder av primærinteresse for forvaltningen. Norge, gjennom Norsk Polarinstitutt, har vært tungt involvert i utviklingen av portalen. Det er det new-zealandske antarktisinstituttet som har utviklet portalen.

Portalen ble lansert i tilknytning til det trettiåttende Antarktistraktatmøtet (ATCM) som åpnet i Sofia i Bulgaria denne uka. Portalen vil gi nye muligheter til å etablere dynamiske formidlingssystemer som sikrer oppdatert kunnskapsstatus på områder der forvaltningen og beslutningstakerne har særlige interesser.

(Norsk Polarinstitutt/ npolar.no 4. juni)

Selfangst i Namibia

Av Stian Runne Brandal

På Ishavsmuseet Aarvak i Brandal og andre arenaer for norsk fangsthistorie er det mykje informasjon og dokumentasjon på selfangst frå både eldre og nyare dato.

Som regel vert Canada, Noreg med dei skandinaviske naboane og Grønland nemnde som dei største aktørane innanfor denne næringa.

Når ein undersøker kva land i verda som fortsatt driv selfangst, dukkar Namibia opp på lista. Eit land som ikkje heilt passar inn oppfatninga som sikkert fleire har om at selfangst høyrer den nordlege halvkule til.

Namibia har ei befolkning som tel litt i overkant av to millionar, og ligg sør i Afrika på vestkysten og grensar mellom anna til Sør Afrika som ligg heilt nede på sydspissen.

Landet har ei kystlinje på 1570 kilometer, men av ein eller anna grunn er kommersielt fiske ikkje blant dei største næringane i Namibia. Dette kan ha noko med at heile kystlinja har fått status som nasjonalpark.

Truleg er Namibia det første landet i verda som fredar heile kystlinja til dette føremålet.

Ei anna årsak til beskjedent fiske kan vere at landet vart råka av begge verdskrigane, samt var landet lenge under Apartheid-styre og fekk ikkje sjølvstende før 1990, noko som sikkert har gitt utfordringar til det å få i gong kommersielt fiske i større skala.

Tidlig på 1600-talet byrja hollandske, franske, britiske og amerikanske selfangarar å jakte på den sørafrikanske pelsselen (*Arctocephalus pusillus*).

Ein art som hovusakleg eksisterer på den afrikanske sørvestkysten i tillegg til mindre førekomstar på kysten sør i Australia.

Arten vart freda i 1973, men vert fortsatt fangsta i Namibia.

Den sørafrikanske pelsselen samlar seg i koloniar på hundrevis av dyr langs kysten for

parring og jakt etter mat. Ein hannsel kan vege opp til 350 kg, medan hoselen er rundt 100-120 kg. Bestanden i dag ligg på rundt 200.000 dyr. Gjennomsnittleg levealder er 20 år.

Selungane vert fødte rundt månadsskiftet november-desember, det er også den perioda selfangsten går inn i slutfasa.

Fangstinga skjer på land på kysten med fangstreiskap som tilsvarar hakapiken eller ved bruk av klubbing mot hovudet før eit stikk i hjartet med ein lang kniv.

Hovudsakleg foregår det på Cape Cross og Atlas Bay for dei som er lokalkjende.



Sel på strendene ved Cape Cross. Foto frå Wikipedia.

Selfangsten i Namibia har sjølvstøtt ikkje gått under radaraen på aktivistar som ønsker ein stopp for fangsten.

Turistnæringa i landet er også motstandar av fangsten, då selkoloniane er kanskje den største turistattraksjonen i landet.

Det er kun ein kjøpar av sel frå Namibia, det australske selskapet Hatem Yavuz. Selskapet vart forsøkt oppkjøpt av organisasjonen Sea Alert i 2009.

Eit prosjekt som det ikkje vart noko av. Namibiske myndigheiter har også tilbudd IFAW (International Fund for Animal Welfare) å kjøpe ut dei to selskapa som driv selfangst i landet, men tilbuddet vart avslått.

I tillegg til dei kjende importforboda i EU og USA har også Sør Afrika innført forbod mot import av selprodukt som følge av fangstinga i nabolandet.



Namibia, selfangst med lastebil. Foto frå Wikipedia.

Fangstmennene på si side hevdar at bestanden må holdast nede for at det ikkje skal gå ut over fiskebestanden, noko som som vert tilbakevist av ekspertar på området.

Til tross for at selarten er freda har det fram til 2011 vore gitt kvoter på 85.000 ungsel og 7000 vaksne.

Kvotene har ikkje vorte fulgde av konsesjonshavarane, som i tillegg til tvilsom innrapportering gjer det vanskeleg å anslå reelle fangsttal.

Angiveleg er det kun Canada som fangar meir sel enn Namibia, noko som ikkje er utenkeleg både med tanke på bestanden og mangelen på kontroll frå styresmaktene si side. Ein kan spekulere i om fangsten får foregå på grunn av landets arbeidsløyse som ligg mellom 20 og 30 %, sjølv om den sysselsett berre om lag 200 personar i landet, inkludert dei som arbeider med foredling og sal av skinn, kjøt og kjønnsorgana på selen, som visstnok skal vere eit fertilitetsmiddel.

Underteikna vert ikkje overraska om slike produkt kan finnast i mellom anna Japan.

På slutten av året når nye kull kjem til, har turistar og journalistar forbod mot å oppsøke områda der selkoloniane oppheld seg.

Likevel har det komnt fram nokre få videoklipp og bilete som viser fangst som ikkje harmonerer med internasjonale retningslinjer.

I 2009 vart to journalistar frå Storbritannia og Sør Afrika arrestert etter å ha brote filmforbodet.

Angiveleg vart desse angrepne av fangstmenn før dei vart sett i arrest. Journalistane vart seinare lauslatt etter å ha betalt bøter.

Styresmaktene i landet er delte mellom Fiskeri- og Marinedepartementet på den eine sida, som hevdar at selfangsten er naudsynt med tanke på fiskebestand og for landets inntekter, samstundes som dei meiner at fangsten foregår med humane metoder.

På den andre sida har ein turistnæringa som er ei av hovudinntektskjeldene i landet med selkoloniar som ein hovudattraksjon, og ein del av styresmaktene som ønsker å avvikle fangstnæringa av ukjente grunnar.

Mykje tyder på at det foregår selfangst, i større eller mindre grad, med metoder som seriøse fangstmenn ikkje vil identifisere seg med.

Når det gjeld denne næringa kan ein kanskje trekke parallellar til vår eiga historie når ein veit at Namibia har høg arbeidsløyse og humanitære utfordringar. Kanskje ikkje så ulikt Noreg på starten av 1900-talet?

Kanskje kan det tenkast at ein utvida og meir kontrollert kommersiell selfangst kunne ha bidrege til meir sysselsetting, auke i inntekter og ikkje minst tilførsel av meir mat til befolkninga i Namibia. Underteikna kan kun spekulere i dette.

Uansett forekjem det utstrakt selfangst i Namibia i dag, dessverre med begrensa omsyn til human avlivning av dyra.

Kjelder:

Wikipedia

BBC

IFAW

Informasjon frå Namibiske myndigheiter og turistorganisasjon

Selfangsten på Sunnmøre 1948

Av Martin Karlsen
d.e



Foredrag heldt på
selfangstmøte i Oslo 25. oktober 1948,
frå Ishavsmuseets arkiv

Den siste selfanger som gikk på selfangst utelukkende med seil, var «Gunhild» i 1914. Senere ble det bare damp- og motorselfangere. Flåten på Sunnmøre utviklet seg jevnt fremover og nådde i 30-årene et antall av ca. 50 forholdsvis moderne fartøyer. Etter denne tid gikk det tilbake på grunn av forlis og dårlig fangstutbytte, som gjorde det umulig å fornye flåten. Før siste verdenskrig, i 1938 og 1939, var vi dog i fremgang og en del modernisering av flåten var begynt.

På Sunnmøre hadde vi i 1939 til sammen 22 selfangere, de fleste forholdsvis gode moderne båter. Herav var halvparten dampselfangere og halvparten motorselfangere. Rederne var i full gang med å skifte ut dampmaskinene til forholdsvis sterke motorer.

Under siste verdenskrig forliste fire av de mest moderne selfangerne og flere andre hadde store havarier.

Straks frigjøringen kom gikk en i gang med å reparere de havarerte båtene og moderniserte disse. Videre ble det kontrahert noen nye fartøyer. Frigjøringsåret 1945 fikk vi ut til fangst i Grønlandsstredet og ved Newfoundland 11 fartøyer. I 1946 fikk vi ut 14 fartøyer, og i 1947 hadde vi ute 18 fartøyer, -endelig fikk vi i år ut 22 fartøyer. Disse 22 selfangere fangstet i år til sammen ca. 70.000 dyr, hvorav ca. 38.000 i Vesterisen, ca. 24.000 på Newfoundlandfeltet og ca. 18.000 i Stredet.

Det blir ca. 3.200 dyr pr. fartøy i gjennomsnitt, og dette må betegnes som under middels. De samme båtene hadde i år riktignok ca. 442 tonn håkjerringtran på den kombinerte Strete-tur, og



Reiar Martin Karlsen.

dette reddet den økonomiske situasjonen for denne tur.

Takket være gode priser på produktene kom verdien av den samlede fangst opp i ca. kr. 7.000.000,- eller ca. kr. 320.000,- i gjennomsnitt pr. fartøy. Besetningen på samtlige fartøyer er ca. 360 mann, og utbytte pr. mann blir netto ca. kr. 6.500,- i gjennomsnitt.

Vi er i dag kommet opp i samme antall skip som vi hadde i 1939 og de fleste er mere moderne.

Av de 22 fartøyene er der bare seks dampselfangere, og de fleste av disse står foran modernisering til dieseldrift.

Av de 22 fartøyene er videre 4 båter helt nye. Utenom disse sistnevnte 4 nybygg er det videre ytterligere 3 nybygg under arbeid og et under ombygging samt et fartøy innkjøpt fra Danmark.

På Sunnmøre kommer vi da opp i til sammen 28 selfangere.

Bortsett fra 2-3 fartøyer er de fleste moderne med kraftige motorer, mest dieselmotorer, fra 300 til 900 hk. Fartøyenes størrelse er fra 70 brt.tonn til ca. 400 brt.tonn, mest skip omkring 200 brt.tonn. 7-8 fartøyer egner seg for fangst

ved Newfoundland og resten for Vesterisen, eventuelt Kvitsjøen.

Når vi tar i betraktning økningen i effektiviteten av de 28 selfangerne som vi nu snart har på Sunnmøre, er vi allerede kommet opp i den største kapasitet vi noen gang har hatt i selfangsten. Det store spørsmålet blir nu hvordan vi med fordel kan drive fartøyene.

Det har ikke lyktes oss å komme til Kvitsjøen etter krigen, og flåten må konsentrere seg om Vesterisen og Newfoundlandfeltet. Selv om 7-8 fartøyer kan plasseres til Newfoundland, vil ca. 20 selfangere fra Sunnmøre – i tillegg til et lignende antall eller noe mere fra Nord-Norge – bli for meget for Vesterisen i det lange løp. Det er ikke min oppgave å komme inn på dette i det videre bredde nu.

Vi på Sunnmøre sender de fleste av våre selfangere, ca. 20 båter med ca. 320 mann, til Vesterisen på ungselvangst og på fangst av blueback omkring 15. mars fra Ålesund.

Omkring 20. februar er det avgått noen større båter til feltet ved Newfoundland for samme fangst.

Til dette felt er det en reise på ca. 2.000 mil og til Vesterisen ca. 600 mil. Som kjent begynner fangsten ved Newfoundland den 10. mars og i Vesterisen den 23. mars. Når fangsten er gunstig, kan fartøyene begynne å komme hjem fra feltet omkring den 15-20. april.

Fangsten i Vesterisen om våren foregår på den måten at en flår dyrene og tar skinnene med spekket på i lasterommet uten å spekke skinnene om bord. Fangsten blir avspekket på damperi i land ved hjemkomsten.

For Newfoundlandfeltet blir som regel storparten av fangsten spekket om bord. Spekket plasseres på skipets tanker, og skinnene saltes i rommet.

En unntagelse blir forsøk med kjøleskip, som skal ut til neste sesong, -her vil fangsten først bli avspekket etter hjemkomsten.



Karlsen-skutene «Polaric» og «Signalhorn» i Stredet 1958. Foto: Bjørn Berland.

Etter hjemkomsten fra vårfangsten i april/mai blir det samme skip plassert for kombinert selfangst og håkjerringsfiske i Grønlandsstredet utover sommeren, undertiden helt til medio september.

En del fartøyer som gjør en god vartur, får anledning til å gjøre en tripp til Vesterisen for fangst av gråsel og gammelsel i mai/juni, hvorefter de som oftest går til komplettering i Stredet etterpå.

I Grønlandsstredet er fangstforholdene svært usikre – som de for øvrig er overalt på selfangstfeltene. Det avhenger av vær, isforhold etc. I Stredet fangster man mest klappmyss, som er en av de største selarter. Et vanlig ishavs fartøy får last med ca. 2.000 dyr av denne selart, mens en på varturen gjerne kan ta 7-8 tusen ungsel og blueback.

Klappmyssfangsten er som nevnt meget usikker, og fartøyene er derfor rustet til å fiske håkjerring hvis selfangsten er mindre vellykket.

De fleste selfangere har derfor i de senere år hatt like meget og kanskje mere utbytte av håkjerringsfiske på disse turene.

Man tar her leveren av håkjerringen og damper til tran om bord i skipet etter hvert som det fiskes.

Denne tran blir prima vare, men kan variere meget i analyse. Det er antall A-vitaminer som bestemmer prisen, og disse kan variere for de enkelte fangster fra ca. 2.000 A-vitaminer til ca. 4.000. Erfaringene viser at det er den magre leveren som skaffer de største antall A-vitaminer i tranen, men fangerne har ikke så god anledning til å velge lever, så en tar det første man får.

Selfangerne kan også nyttes til snurpefiske ved Island i de årene rederne anser dette for mere lønnsomt enn Stredefangsten, eller de kan gå til Vest-Grønland på torskefiske eller hvalrossfangst kombinert med håkjerringsfiske på samme sted.

Den første selfanger for kombinert håkjerringsfiske og hvalrossfangst ved Vest-Grønland var en båt fra Sunnmøre i 1939.

Med hensyn til utnyttelsen av selfangerne mellom Ishavssesongene så er den viktigste sesong her for snurpefiske etter vintersild ved den norske kyst, altså stor- og vårsildfiske.

De aller fleste selfangere deltar i dette fiske. Videre kan en enkelte år delta i fetsildfisket utover høsten, og en har ekspedisjonsturer til Grønland og Svalbard etc.

Når en er heldig med klappmyssfangsten i Stredet, kan en gjøre en tur etter håkjerring etterpå. I det hele er fartøyene bygget og innredet slik at de med fordel også kan konkurrere både i sildefiske og torskefiske.

Imidlertid vil jeg ikke unnlate med det samme å fremholde at det primære for oss er å få utviklet våre fangstrettigheter og/eller få nytte vår rett til fangst i Kvitsjøen.

Videre må vi ta sikte på å søke etter nye fangstfelter; spesielt gjelder det å få klarhet om muligheter vestenfor Hudsonstredet – Vestgrønland eller Cumberland-kysten etc., når tiden passer for sådanne undersøkelser.

Alle de sunnmørske selfangstfartøyer har hittil vært bygget i tre med ishud av ek og greenhart, det samme er tilfelle med de nordnorske. Til neste sesong får vi en selfanger av stål, som er beregnet for Newfoundlandfeltet.

Det er for tidlig å bedømme om stål båter har fremtiden for seg, men vi setter forhåpninger til denne type selfangstskip.



Første stål båt bygd for selfangst, Polarstar, her i 1948.

Bjarne Liavåg blar i minneboka

I samtale med Jens Peder Brandal

Avskrift ved Webjørn Landmark



Bjarne Liavåg. Foto Jens Peder Brandal

Bjarne, eg hadde lyst å snakke litt om korleis det var med Vesteristuren med «Brandal» i 1979.

Å, i 1979 ja. Ja, det var no siste turen det med «Brandal». Var berre så vidt vi klarte å kome oss heim igjen då den turen.

Skuta var lekk, og oss måtte rope på hjelp når oss kom inn att under eggakanten. Då fekk oss straumsgjøen.

Eg hadde akkurat gått ned saman med han Johan Petter, han var andre skyttar, eg sa at no går eg ned ein liten tur å tek ein rask lur på køya.

Då hadde eg stått på vakt sidan oss gjekk frå Jan Mayen. Eg viste no at skuta lak, men det hadde no gått noko lunde bra heile turen over.

Eg hadde ikkje leie på køya meir enn fem minutt då Johan Petter kom ned leideren i stor fart. «Oss søkke Bjarne, du må kome opp». Søkke oss? Nei..

Eg tørna ut, og ned på dørken på lugaren der låg flittøflane mine å flaut. Tøflane som eg brukte opp i tønna. Der låg dei å segla i slingringa veit

du, så det var berre å hoppe i det å kome seg opp. Eg kika att i gjennom styrhusruta bak, og då såg eg i skavlane på sjøane bak oss ishuda som en strek, låg der å tippa på sjøane etter kvart som ho losna frå skuta. Det va so steikje gale veit du...

Det rann inn sjø i maskinromet, og vi klarte ikkje å lense unna raskt nok. Eg måtte no til å plage folk inne i bya for å få tak i hjelp. Redningsskøyta og helikopter kom plystrande ut til oss og greier og greier.

Oss fekk no ned meir slanga då. Ned i gjennom tørkeromdøra og ned i maskina.

De fekk ekstra pumper med redningsskøyta når ho kom då?

Ja, det gjorde oss, men først med helikopteret. Håkon Eliassen var med på turen, og han var litt spesialist på dette. Han jobba litt med pumper og slikt. Opp på galgedekk og fekk rigga nedigjennom pumper og slangar.

Det stod frøsen ut på kvar side, alt det pumpene makta å levere. Då fekk oss også begynne å rusle å gå litt igjen.

Redningsskøyta gjekk att med oss. Dei ropte over til oss og ville vite korleis det gjekk. Jau, sa eg, dette går fint det. Enda.

Ja, så måtte eg slakke ned litt, for dei klarte no ikkje å halde farta vår. Oss kom oss opp under Runde i ei helsikes fart.

Nei, det var noko av det fælaste eg har vore med på. Eg har vore med på mykje rart ut i havet gjennom mange år, men dette var nok det verste. Eg trudde aldri vi skulle kome oss til lands når eg såg tilstanden.

Men så fekk oss no belje til oss.... Og du forstår det at opp i sendaren, han Lyder, Lyder Holm, han var første skyttar, so gjekk han opp i sendaren då og skulle slå på sendar og peilar.

Eg var no slett ikkje nokon spesialist på det. Men fekk no dissa pipelydane som ofte var i radioar. Eg forstod no fort at dette var no faen ikkje so det skulle vere.

Så prøvde eg på VHF i staden. Joda, då kom eg akkurat gjennom, det var ikkje meir enn 40 mil,



«Brandal» klargjering for Vesterisen 1976.
Foto Ragnar Thorseth.

så vi rakk akkurat gjennom til Ålesund på VHF så redninga var no der.

Hårre steike for en seilas. Nei, det var ein tur som.... Ja, eg har no vore med på forskjellig.

To gongar har det no vore full fyr i maskina, veit du, så eldebrisingane stod langt over maskindørken oppe. Å herregud for eit prosjekt.

Men det var vel ikkje same turen?

Nei, det var før det. Der var full fyr då. Ho vart no kondemnerte skuta må du forstå. Der var no ikkje noko igjen av heile bøvelskapet. Men oss kom oss til lands!

Men Bjarne, før de gjekk ut med Brandal i - 79, var skuta i dårleg forfatning då?

Ja, den var no gamal og slita. Bauga mykje is over mange år. Boltane var no halvegs utdregne og.. neida, alle viste at det gjekk mot slutten for dei gamle treskutene, og dette skulle vere siste turen med gamle «Brandal», og det skulle ikkje gjerast noko berre oss klarte å få den av garde

denne siste turen her. Og veit du, oss hadde no pinade ein kjempetur.

Var det mykje harde is da?

Nei, ikkje spesielt. Isforholda var ok. Eg hugsar at når oss gjekk i frå isen, då var det slik at det var siste turen det var lov å fangste der. Når oss gjekk i frå isen det året so skulle oss melde frå, og oss var no nøyddde å gå derifrå, oss kunne no ikkje ligge der lenger.

Oss måtte vere steike snare og begynne å rusle oss heim. So oss melde frå over radioen at no gjekk oss heim, kva vi hadde av fangst, det var no so og so mange klappmyss osv. Ferdig med det veit du, så kjem han inn han Arvid på «Kvitbjørn», «Å i helvete kor du lyg».

Eg tenkte no, ka i svarte, nei det var no sant, for ein gongs skuld, oss måtte no gi opp rett då før oss gjekk. «Nei, svarte eg, ditta var no sant, no er oss på full fart på heimveg, og må prøve å kome oss til lands».



«Brandal» i fangst, Vesterisen 1976. Foto Ragnar Thorseth

I alle fall tre gongar har eg vore der i Nord-Atlanteren og det har vore storkrise og kome seg i land. Brann i maskina, på Brandal ja, ja, litt av nokre sjøreise. Går ikkje ann å prate om alt forstår du, er ikkje nokon som trur på det veit du. Nei, eg er no i grunnen glad eg klarte å verte pensjonist ja.

Men dokke hadde ein bra tur likevel då?

Jaaa... Det var nok den beste turen med klappmyss «Brandal» hadde hatt sidan den begynte å drive Vesterisen. 2400 og vel så det med klappmyss. Som regel hadde oss no berre 6-700 av klappmyss.

So låg oss no skinnflate då veit du og skulle plukke. Det vart no i grunnen aldri noko av det. Men denne turen då small det til for alvor. Så skuta var tunge også. Ja, pinade veldig tunge var ho. Offa, tenkte eg, går dette vel så...

Lak ho mykje under fangsten i isen også då?

Jada, begynte å leke veit du... Der er som regel to dekkspumpe på dissa treholkanne då. Og her var det naturlegvis berre den eine som virka. Og lensa nede i maskina då veit du, det var dårlege greier der også. Å herregud ja. Det var berre å pjaske seg på heimveg. Va so steikje gale veit du.

Redningsskøyta då, var ho så pass i nærleiken at ho kom fort fram?

Ja, nei, dei låg inne dei, men dei kom fort ut. Og han Bjarne Pilskog han var kaptein på ein supplay-båt, han låg nede ved Stadt og venta ordre på kva han skulle gjere frå reiarlaget sitt. Så han hadde hørt korleis oss belja på radioen. Så han kom også plystrande ut dit.

Så oss vart no godt hjelpte. Var han som eigentleg kom først. Trur nok dei lurte litt på kva slags bek det var som låg der å slingra. Huska ikkje namnet på den båten dessverre.

Men fekk de noko pumpe eller noko slikt frå han også då eller?

Nei, det trengde oss ikkje heller det når redningsskøyta kom der. Der kom jo helikopter også då med pumpe. Ja, dei kom med pumpe først, før redningsskøyta, dei slakka pumpene ned frå helikopteret og ned på dekk.

Så han Håkon Eliassen gjorde ein kjempe jobb der i lag med nokre andre kara.

Resten av gjengen var så mykje plaga med sjøverk at dei var knapt å sjå. Men Håkon og Jostein Moltu, det var no sterke sjøkara, så dei ordna ut.

Jaja, det er no greitt å sitte å prate om det, men det er no snart ingen so trur at det er sant veit du, dei trur no fort at eg er tullnare enn det eg er då... Så det går ikkje.

Ja, du veit korleis det var då han Håkon,... Oss låg ut i Brandal og skulle gå. Så ringde han Håkon veit du, og lurte på om han kunne få vere med i Vesterisen. Jada, sa eg, snille deg, det skal det no verte ei ordning med. Men eg gjev deg ingen garanti for at oss kjem heim igjen, sa eg. Hehehe... Men det tok han no som ein vits då. Men eg meinte no faktisk litt alvor av det eg. Off, ja. Nei, det er so steikje gale.

Men no sitte no oss her. Det må vere ei høgare makt det som styrte med oss.

Men du har no hatt skute etter dette også du, Bjarne?

Ja. Eg var no på «Kvitungen» igjen då etter dette. Det var no oppe i Austisen då. Eg bytte med han Per då til turen til Austisen. Per Bøe ja. Han dreiv for det meste på Newfoundland han den tida.

Ja, eg var no også med på Newfoundlandsturane då, men då var eg skyttar under han Per. Men det er altså så salte gale, eg huskar no ikkje alle tide alt lenger. Kven som var med på dei ulike turane og slikt. Det var no so mykje ulikt folk med på alle turane.



«Kvitungen»

Men du var også skipper på «Kvitungen» på lodda?

Ja, det var eg. På loddefiske og i Austisen var eg skipper. Så var eg også på «Veslekari» på lodda og i isen, og ein tur med «Polarstar» på Newfoundland.

Og en tur med Polaris? Eg har hørt om ei vise som var laga om bord i «Polaris» ein gong?

Ja, hehe, der var ikkje det steikje støv som virka om bord, dei sende oss av garde veit du...

Meininga var no og ha skuta på verkstad og rive ho reine, og bygge opp på nytt. Der var ingen ting som virka om bord. «Polaris» heldt til i Ålesund på denne tida.

Ikkje var der sendarar, ikkje var der radarar, og opp i snøvkaven og fiska lodde skulle oss.

Ein gong då oss hadde brote ho steikfull med lodde, og kom og skulle opp under land, då gjekk oss berre etter klokka og kompasen. Og berekna då at no skulle oss vere opp under Nordkynn.

I det same eg sto der å kika, såg ikkje fem meter i snøkaven, men ser brått ein skugge som fer forbi baugen. Å det var «Veslemari». Dei var på veg sørover. Så eg ropte dei opp.

Jauda, det var greitt, oss var der og der, så det var no heilt i orden.

Så oss kom oss no inn.
Så eg sa med nå Sigvald;

«oss kom oss no inn til
Honningsvåg,
ei 150 båt der låg,
oss gjenge i land og
drikke oss fulle,
og slutta med heile
lodde tullet.»

Og det fall no i god
jord med han må du
vite. Steikje gale.

So oss kom no oss
sørover igjen, men

utan skuta da. Han Lyder skulle nordover å take over, og på lodda vidare. Men det var no ingen faens ting so virka veit du, så det gjekk ikkje lenge før dei kom sørover med heile beket, og dei begynte å rive på henne.

Første turen når du begynte å seile da Bjarne, var det i Stredet?

Ja, det var det. Då var eg 14 år. Det var no slik det i Brandal. Etter kvart som oss kom oppunder so var det å hive seg med på skutene. Då var det gjerne Stredeturane om sommaren som var først, rett etter vi var konfirmerte. Då var det gjerne rett om bord etter presten hadde sagt sitt.

Så var det litt fangsting i Stredet, så vart det håkjerring.

Var du fangstmann då første turen eller?

Ja, då var eg fangstmann. Det var med «Brandal» første turen. Kom utatt frå kyrkja da veit du og var ferdig med preste-greiene, sjømannsekken sto klar, den hadde eg pakka før. Så det var rett heim og hive sekken på ryggen og so stabba eg meg innover vegen og om bord. Sekken var større enn gutjævlen veit du. Hehe. Men eg for no slengrandes inn gjennom og kom meg no om bord ja. Å herregud. For eit styr. E so steikje gale.

So sitt eg no her då dagane og tenkje for meg sjølv; Kva i alle dager det er eg har rota med. At eg ikkje såg elendigheita før... Men du veit, når oss vaks opp, så var det ikkje snakk om noko anna da. Då var det berre å kome seg av garde og begynne å tene seg nokre kroner då. Å få betalt gjeld til han Nils P., og alle plassar som oss fekk skrive mat med.

Ja, eg veit at ho mor di sat no igjen som tidleg enkje, med ein store barneflokk.

Ja. Og det vart no krise det veit du. Og etter kvart so oss kom til då, bror min Sevrin var no den eldste, og han fekk seg jobb ute med han Hovland, fylte mjølsekkar og slikt. Etter kvart som oss andre brørne kom opp under så var det å gå laus med eit kvart. Det var ikkje noko val det. Oss fekk ikkje begynne på realskulen eller noko slikt. Nei det var berre å kome seg av garde og få tak i nokre kroner det.

Ja, det var ei anna tid Bjarne.

Hårre heite det. Ja, det skal eg love deg. Steikje kor det har forandra seg etter -50 åra. Ja, det har no sjølvsagt vorte ei betre tid, men det har vorte ei rota tid.

Ja, du veit Bjarne, dei vert ikkje så tidleg vaksne i dag.

Nei, oss måtte stå på egne føter veit du og begynne å tenkje etter. Rett i arbeidslivet med ein gong. Var ikkje noko valfritt det. Men oss he no overlevt Jens Peder.

Men eg sitte dagane og tenkje mykje på det styret der. Eg fatta ikkje at det gjekk vel så ofte som det gjorde. Det forstår eg altso ikkje.

Nei, lukka he ofte vore betre enn åtferda.

Ja, det er heilt sikkert det. Så det er no ei eller anna stormakt som har hjelpt oss.

Nei Jens, berre eg får sett meg godt ned i stolen og får fyr på røyken, so er alt heilt bra.

Ja, du drive med det røyketullet enda?

Ja, nei, faen det er no mykje for seint og gje opp no må du forstå. Då hadde eg no dauda tvert då veit du, av astma eller eit kvart.

Takk for praten Bjarne.

Ja, versegod, men du må kje seie det til nokon, er ikkje ein kjeft som kjem til å tru på det. Er so steike gale.



Bjarne Liavåg i styrhusruta på «Veslekari».

Mannskapliste M/S Brandal – Vesterisen 1979

Fører	Bjarne Liavåg
1.skytter	Lyder Holm
2.skytter	Johan Peter Brandal
Maskinist	Helge Hareide
Assistent	Ole Johan Holstad
Stuert	Andreas Spjutøy
Fangstmann	Håkon Eliassen
Fangstmann	Jostein Moltu
Fangstmann	Leif Bigseth
Fangstmann	Sigmar Steen
Fangstmann	Peder Dyrvik
Fangstmann	Sigurd Haugen
Fangstmann	Sverre Scheldrup

Ishavsmuseet rettar ei stor takk til våre
hovudsamarbeidspartnarar i året 2015



SPAREBANKEN MØRE



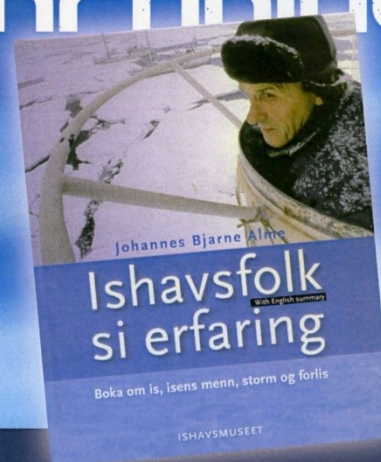
P O L A R B O K A

ISHAVSFOLK SI ERFARING

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

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

Kr. 398,-



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



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

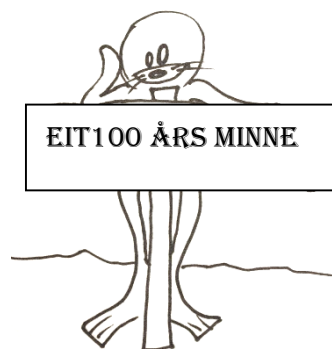
*- PE produksjon - skrog - seksjoner - alle type konstruksjoner - sport
/fritid - trykksaker*

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



Konsulentselskap for spesialiserte tjenester innenfor
Maritim og Offshore aktiviteter. For mer informasjon
vennligst se vår nettside www.boatlabs.no

Skaut isen av klyver- bommen i uveret



Mannskapet på
«Isrypen» åt
«parafin-brød» og
drakk «parafin-kaffi» heile Strede-turen i
1915

Harald Vartdal fortel om eit par ishavsturar han gjorde med Brandalskuta «Isrypen» til Vestisen og Danskestredet i 1914 og 1915.

Bror hans, den seinare kjende fiskeripioneren Knut Vartdal, var skipper på «Isrypen» under Vesteristuren i 1914. Gottfred Brandal var skipper i Stredet året etter.

Gottfred kom bort i Vesterisen to år seinare som skipper på «Arctic» under det store ulykkesåret i 1917. Ishavsskuta «Isrypen» hørde til i Brandal (1906-1916). Johan H. Brandal (Saudebø-Johan), var både eigar og reiar.

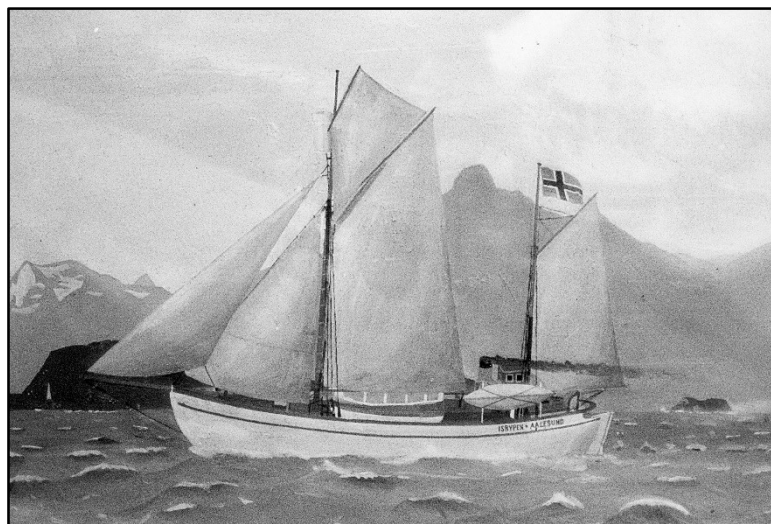
Vestposten 1983

«Isrypen» hadde ein 50 hk motor, og der var ikkje rorhus – berre ein styrebås. Dette var fyrste turen min på havfiske. Vi stakk til havs frå Bjørnsund. Eg vart skikkeleg sjøsjuk. Bortsett frå noko sukkervatn, smakte eg ikkje mat på heile den sju dagars lange overseglinga, fortel Harald Vartdal.

-Fangstinga gjekk godt, og det gjekk snøgt å fylle skuta med kring 2200 ungsel. Vi gjekk til Brandal for å losse ut. Turen gjekk så til Stredet.

Slo av propellakslingen

-I fyrste omgang kom vi til farvatna like sør for Jan Mayen. Istilhøva var gode. Men ulykka var ute. Vi slo av propellakslingen. Her ute i isøyde var gode råd dyre. Vi tok til å tømme kolbaksen



Maleri av «Isrypen» av ukjend kunstnar.

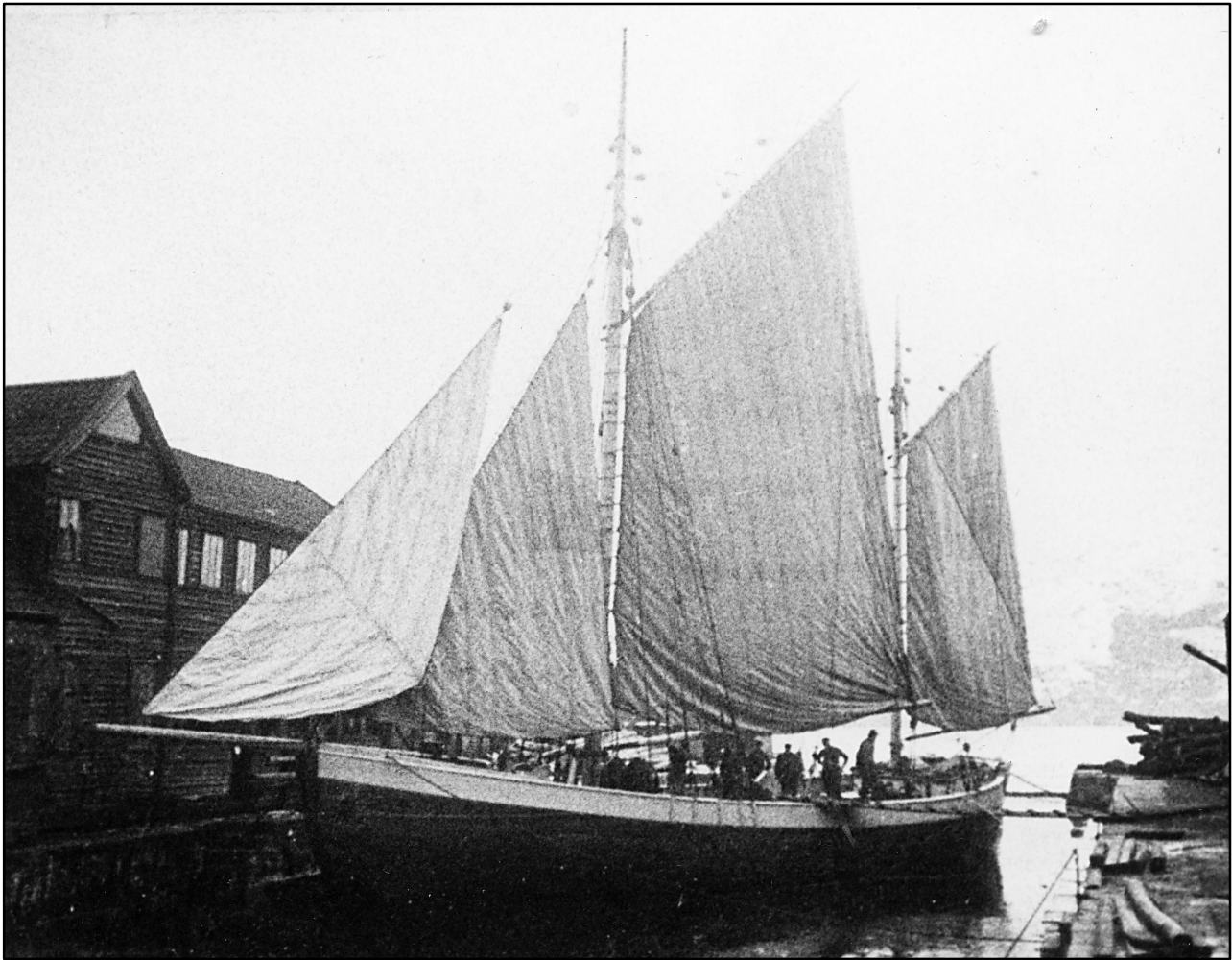
for å lette skuta bak. Det såg ut til å gå. Baugen låg så djupt vi kunne få han. Men det vart litt for lite. Vi nådde så vidt ned med fingertuppene, men ikkje langt nok til å kunne skifte akslingen. Etter eit par dagar såg dei Ålesund-skuta «Aksla» som seinare vart seld til Island. Vi signaliserte med å dominere med flagget, og etter eit par timar vart dei oppdaga.

-«Aksla» trong eit halvt døger å kome inn til oss. I mellomtida flytta vi kolet tilbake frå bakken til baksen. «Aklsa» slepte oss ut til iskanten, og vi starta seglinga mot Island. Målet var Seydisfjord, seier Vartdal.

-Komne nesten inn til Seydisfjord, vart det vindstille. Vi bukserte. Men sjøen fall og med full innsats klarte vi berre så vidt å halde skuta mot straumen. Til slutt kom ein islandsk motorklegg og slepte oss dei siste par hundre meterane inn til kai.

Full skute

Denne turen med «Isrypen» enda godt for Harald Vartdal og resten av mannskapet. Dei sette skuta opp på flo sjø, og skuta vart då ståande på land då sjøen fall. Dei fekk montere akslingen og propellen og fekk skuta på sjøen att. Etter eit døger i Seydisfjord, sette dei atter kursen mot isen. Der var mykje dyr i Stredet, og dei fylde skuta med 1500-1600 klappmys og gris før dei gjekk heim til Noreg.



«Isrypen» til kai med segla oppe. Skuta skal ha vore ein svært god siglar.

Trongt om plassen

I 1915 hadde Harald Vartdal ein ny dramatisk tur med «Isrypen». Hans eigen kommentar til turen er at det var rart dei ikkje omkom.

-Vi skulle til Stredet og det var liten plass om bord. Jarntanken for ferskvatnet var plassert like fram ved lugarskottet på styrbord side. I mangel på annan plass, laga vi ei tregrind oppe på ferskvasstanken for å plassere provianten der. Skuta var elles full av jarntankar som vi brukte til å ha spekket i. Vi spekka av selen på feltet, salta det og la det på tankar.

-Med på turen skulle vi og ha ei 20 liters kanne med parafin. Denne hengde vi opp etter øyrene på ein bolt under dekk og rett over proviantlageret på vasstanken.

-Under overfarta kom vi bort i eit forferdeleg vêr. Det var den verste overseglinga eg nokosinne har opplevd. Vi stakk til sjøs ved Bjørnsund. Etter kort tid mørkna heile horisonten, og vi møtte uveret. Samstundes var det kaldt, så skuta isa ned. Men veret var så hardt at vi kom ikkje fram på dekk for heile overfarta. Klyverbommen isa kraftig. Dette drog baugen ned, så vi måtte bruke gevær for å skyte isen av klyverbommen.

-I det harde veret var det uråd å kome fram for å hente proviant, og i den tronge byssa hadde dei ikkje proviant for meir enn to døger. Ivar Hovden frå Ørsta var stuert på denne turen.

Flaut på isen

-I fem døger fekk vi ikkje hente proviant, så vi måtte leve av dei to tønnene med rugkavring som vi hadde med som naudproviant. Isinga var heile tida kraftig. Skuta låg tyngre og tyngre i sjøen, og til slutt flaut vi berre på isen, meiner Vartdal.

-Vi var fire vartdalingar med på turen: Harald Buset, Sigvald Remmen, Martin Berg og eg. Etter ti døger i sjøen kom vi fram til iskanten langfredags-morgonen i 3-4 tida. Skipperen, Gottfred Brandal, såg islyset. Før han la seg gav han ordre om å stogge motoren og å leggje oss inn i ein strimmel. Eg hadde denne dagen hatt hundevakta.

-Det var ikkje anna å gjere enn å byrje banke is. Dei trong meir kol for å starte motoren, og dei trong proviant. Andre vakta måtte purrast ut. Då dei hadde arbeidd til middags, klarte dei å opne kappedøra. Dei hjelpste stuerten, så han fekk tak i provianten.

Brød med parafinsmak

Då fekk dei den neste overraskinga. Stuerten kunne opplyse om at øyra på parafinkanna var avsliten, og at parafintanken sto på hovudet i provianten. Skipperen gjekk fram og fann ut at heile provianten var gjennomtrekka av parafin.

-Det var ikkje anna å gjere. Stuerten måtte gjere seg nytte av den provianten vi hadde. Han fekk i hop nokre brød, men halvparten av innhaldet var rårand.. Det vart kalla saman til skipsråd, og vi vart samde om å prøve brøda.

Det var viktig at dei kunne halde fram turen. Dersom dei måtte gå heim for å hente ny proviant, hadde dei gått glipp av ungselvangsten. -Vi åt parafinbrød, fekk parafingryn og drakk parafinkaffi. Og eg gurpa parafin ein heil månad etter at vi kom heim!

Men tilbake til turen. Det var dårleg is. Likevel klarte dei å plukke ei 300 dyr på eit par dagar. Så kom skodda. Ho var grauttjukk, og dei måtte ligge ved eit isflak dei neste to dagane.

Brann om bord

-Ei ulykke kjem sjeldan åleine. Dette ordtaket fekk dei med sanning røyne på denne turen. Dei hadde med ein svenske som maskinist. Han var i ferd med å vaske dongrikleda sine på maskindørken då det brått tok til å smelle frå kjeletoppen. Det hadde brote ut brann! På kjeltoppen hadde dei lagra 7500 skot i tillegg til ei halv famn bjørkeved. Brannen tok truleg til

ved røykuttaket før det fatna i nevra og bjørkeveden.

-Vi fekk ei kolossal uttørning.

Harald Buset vart truga ned mannluka i byssa og ned på kjeltoppen. Ammunisjonskassene var opp brende og krutet utbrend. Dermed hadde vi berre 500 skot att for resten av turen. Det var dei 500 skota som låg i køya til skipperen.

Hell i uhellet

-Då skodda letna, viste det seg at vi låg like ved sidan av to andre skuter, «Arctic» og «Aslak». Vi gjekk bort til desse skutene, og fortalde korleis det låg an. Det var ikkje fritt for at dei i fyrstninga mistruddet det vi hadde å fortelje. Men dei vart overtydde, og så fekk vi 1500 skot med kvar av skutene, og det klarte vi oss med på resten av turen.

Skyld over bord

Dei dramatiske opplevingane skulle ikkje vere slutt med dette for Harald Vartdal og dei andre på denne turen med «Isrypen».

-Nokre dagar etter påske fekk vi sterk nordaust storm. Vi låg saman med «Polheim». Skipper Hessen der om bord sa at barometeret fall, så dei måtte nok rekne med ein ripp. Han tok ned to rev i seglet og ville ut. Dei bausa oss ut etter «Polheim».

-Vêret kom snøgt, og vi hadde ikkje fått ned svikten (tredje revet). Fyrsteskyttaren, Johannes Bigset, fekk melding om å ta roret. Eg skulle hjelpe Arthur Rise med å få til stikka. Sigvald Remmen stod på akterenden av luka då vi fekk eit kraftig brot. Eg og Artur flotna av skuta, men vi hadde ein tørn av rivelina kring handa slik vi hadde lært. Remmen såg vi var borte og at rivelina var stramma opp. Av skuta var det berre rorhuset som var oppe av sjøen.

-Det var som i ei heksegryte. Eg hugsar at då eg sette kneet på rekkelina låg denne ein meter under vatn. Men både eg og Rise kom oss velberga om bord. Dette kraftige uveret møtte dei nokre kilometer sør for Jan Mayen. På denne turen hadde dei to riv-sjauar, og det er det meste Harald Vartdal har vore med på under ein tur.

Isflaket brotna

Der var også ein annan episode under denne turen. Då dei var ferdige med overseglinga etter at det hadde ljósna langfredagsmorgonen, kom dei opp til iskanten. Ved skuta låg der ein ungsel og pista. Skipper Brandal kom og spurte om liselesten skulle liggje på isen. Han såg gjerne at dei fekk seg litt fersk kjøt om bord. Dei andre var urøynde, så Harald baud seg til å gå ned på isen.

-Eg fekk eit tau rundt meg og slakka meg ned på eit flak. Til reiskap hadde eg med ei bambustrode med krok. Selen låg ei femti meter frå skutesida. Eg klarte å huke selen, men med det same brotna isen. Dei andre halte meg om bord, men eg klarte å halde bambustroda med selen, så vi berga ferskkjøtet, ler Harald. Trass dei mange dramatiske hendingane, vart turen med «Isrypen» i 1915 ein bra tur. Dei kom heim med mellom 1800 og 1900 dyr.

Fakta «Isrypen»

Bygd ved Brunchorst & Dekke, Bergen, i 1906. Nybygget målte 66,4 fot lang, 20,2 fot brei og 9,6 fot djup og var på vel 42 nettotonn. «Isrypen» var av dei første bygd til Brandal med tanke på selfangst, og var spesielt sterkbygd.

Tingar og reiar var Johan H. Brandal. Fekk innsett dampmaskin på 50 ihk i 1908. I 1915 vart skuta forlengd til 75,8 fot.

Johan H. Brandal selde «Isrypen» i mars 1916 til eit partsreiarlag i Ålesund ved Einar Moene, Nils Hølstø og Anders Berset. Kjøpesummen var 78.500 kroner inkludert ishavsutstyr og sildegarnsbruket.

Etter salet tinga Johan H. Brandal den større ishavs-skuta «Fangstmand».

«Isrypen» forliste ved Hammarsundodden 27. desember 1916. Dei var på veg frå Kristiansund til sildefeltet då dei grunnstøtte på Solværsbåane. Mannskapet med skipper Hans Myrvågnes måtte gå i båtane.

Plukkfangst:

Ny sysselmann på Svalbard

Ekspedisjonssjef Kjerstin Askholt (53) er i statsråd i dag, 29. mai, tilsatt i åremålsstilling som sysselmann på Svalbard for en periode på tre år, med mulighet for tre års forlengelse.

Askholt vil tiltre stillingen når nåværende sysselmann Odd Olsen Ingerø går av etter endt åremål 15. september i år.

Kjerstin Askholt har vært ekspedisjonssjef i Polaravdelingen i Justis- og beredskapsdepartementet siden 2003.

Kjerstin Askholt har forøvrig lang erfaring fra departementet. Før hun ble leder i Polaravdelingen hadde hun ulike lederstillinger i Kriminalomsorgsavdelingen.

(Regjeringen.no)

Sverige og USA samarbeider om Arktis

Isen i Arktis smelter raskere enn forskerne hadde forventet, og forstyrrer balansen i hele jordas værsystemer. Fremtiden er vanskelig å spå, forskerne har ikke tilstrekkelig kunnskap om endringene i Arktis, sier Michael Tjernström professor i meteorologi ved Universitetet i Stockholm.

- Det er mye av de prosesser som skjer i Arktis som vi egentlig ikke forstår. Og det er ingen annen måte å løse problemet på enn å gå dit og studere prosesser på stedet.

Michael Tjernström har ledet flere ekspedisjoner i Arktis på isbryteren Oden og forsket i 15 år på klimaet i Arktis.

Gjennom et nytt samarbeid mellom USA og Sverige, der landene betaler halvparten hver, vil Oden brukes for hyppige forskningsturer til Arktis.

USA har ingen isbrytere i området og Julie Gourley, som er det amerikanske utenriksdepartementet sin offiser i Arktisk råd, er glad for de nye muligheter. Hun sier Arktis har stor strategisk betydning for USA.

(sverigesradio.se)



Populære polarkveldar

Ishavsmuseet har hatt fire polarkveldar med polare og maritime tema gjennom vinteren og våren. Alle med særskilt godt besøk. Attendemeldingane på desse kveldane er gode, og museet er i gang med planlegging av ny sesong også til hausten.

I snitt er det løyst 145 billetter på kvar av desse kveldane i vårsesongen. Om lag halvparten har nytta seg av tilbodet til å spise god tradisjonell mat i museumskafeen etter foredrag.

På menyen har stått klippfisk, fersk torsk, saltkjøtt med flesk og erter og boknasild. Under Jan Johansen sitt foredrag om sildefiske i april vart det ikkje plass til alle under foredraget og fleire måtte dessverre snu i døra.

Polarkveldane er ei prioritert satsing frå Ishavsmuseet. Kjend og ukjend polar- og sjøfartshistorie vert på denne måten teken fram og formidla gjennom foredrag, film og foto. Det gode oppmøte vitnar om at dette er populære tema, og at interessa for det polare er stor.

Men det er ikkje berre polarkveldane som trekker besøkande til museet.

I skrivande stund har 34 skuleelevar benka seg om bord i ishavsskuta Aarvak til historieforteljing frå museumsformidlar Beathe Holstad. Skuleklasser finn stadig oftare på å legge eit besøk til Ishavsmuseet, og i den samanheng er Aarvak unik til å formidle historia til den oppveksande generasjon. Det å kome om bord i ei autentisk skute gjer det enklare for borna og forstå, og ikkje minst lære om ord og uttrykk frå det maritime.

I førre Isflak skreiv vi om planane om å få reist ei statue av selfangstpioneren Peter S. Brandal. Arbeidet med dette går framover, og kunstnar Tore Bjørn Skjølsvik er godt i gang med utarbeiding av statuen. Prosjektet vert finansiert

med mykje gåvemidlar frå både bedrifter og private. Ishavsmuseet har for tida gåande ei kronerulling som i skrivande stund har samla inn om lag 100.000,- til prosjektet.

Fleire som ikkje har blitt utbodne til kronerullinga har vendt seg til museet og vil gjerne vere med å gi.

Dette er naturlegvis fullt mogleg, og andre som vil støtte arbeidet med å reise ei statue av Peter S. Brandal kan betale inn gaver på Ishavsmuseet sin konto for prosjektet 3910.10.72006.

Peter S. Brandal var selfangstpioner, reiar, grunnleggar av Kings Bay Kull Comp., næringsutviklar og samfunnsbyggjar. Peter S. Brandal var medlem av Ishavsrådet og i 1919 vart han utnemnt til Riddar av St.Olavs ordenen 1. klasse for sin grunnleggjande innsats for ishavsnæringa.

Han døde 23. mars 1933, og vart 63 år gammal. Gjennom heile si levetid la han ned all sin arbeidskraft i ishavsnæringa som han var med og forma og bygde opp frå grunnen av.

Han er rekna for å være fremste pioneren på dette området på Vestlandet. Selfangstnæringa på Sunnmøre la på mange måtar grunnlaget for den store maritime industrien som landsdelen framleis haustar frå.

Ishavsmuseets Venneforeining melder om ei stadig jamn auke i medlemstalet, og vil også rette ei stor takk til alle som har nytta giroen for innbetaling av årets kontingent til også å gje rause gaver.

Av foreininga sitt overskot i 2014 fekk Ishavsmuseet overført støtte til nye utstillingar i båthuset, oppfrisking av utstillinga kring selane, innreiing av 4. etasje og oppgradering av kjøken. Alle viktige bidrag for vidareutvikling av Ishavsmuseet.

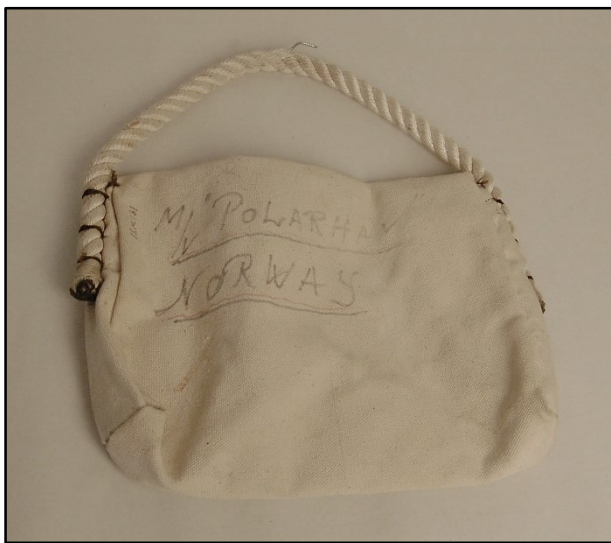
Ishavsmuseet takkar så mykje venneforeininga ved leiar Bjørn Røyset for god støtte og hjelp ved alle dei ulike prosjekta og arrangementa ved museet.

Ammunisjonsveske

Mindre seilduksveske til ammunisjon i bruk av skyttaren under fangsting på isen.



Innskrift: J. Sandvik. M/V Polarhav Norway



Kvar skyttar hadde som regel med på isen ei eiga lita veske som dei oppbevarte ammunisjonen i, og større vesker omlag som ein sekk vart brukt til å bere ammunisjon fram til skyttarane ute på isen.

Veskene/sekkane vart som regel sydde av skyttarane sjølve på overfarten til fangstfeltet. Skyttaren kunne bruke same veska fleire år på rad ombord i same skuta, så sant at den ikkje var utslitt. Smørjar og messegut vart oftast nytta

som ammunisjonsberarar, og stundom også stuerten og/eller andremaskinisten/assistenten. Det var heller ikkje uvanleg at skyttaren bar sjølv med seg ammunisjonen, alt dette ut frå kva situasjon dei var i, og kva fangstforholda og behovet tilsa i øyeblikket.

Denne ammunisjonsveska er produsert av og eigd/brukt av Jarle Sandvik.

Jarle Sandvik, f. 1925, var oppvaksen i Sandvika på Gurskøya. Seinare flytte Sandvik til Hovdebygda.

Han starta på selfangst om bord i «Fangstmand» i 1949 i Danskestredet. I 1950 gjekk turen vidare om bord i «Eskimo» og dei gjorde to turar til Newfoundland. I 1952 var han på «Polarbjørn». Frå 1953 var Sandvik fast skyttar, og frå 1959 var han skipper.

Den lengste tida var han om bord i «Polarhav» og «Veslemari». I femten år var han med Karlsen-reiarlaget på Brandal og seinare ti år hos Aarseth-reiarlaget på Vartdal.

Til saman vart det 27 turar på selfangst for Jarle Sandvik gjennom ca 25 år på ulike båtar. 25 av dei til Newfoundland, to til Vesterisen, og ein tur til Antarktis. Som skipper på «Polarhav» var han med å berga 40 menneske frå ferja «Skagerak» i 1966.

Jarle Sandvik anslår å ha vore med å ført om lag 250.000 selskinn heim til Sunnmøre.



Jarle Sandvik

Vesteristuren 1940.

Av Helge Ødegård

Vesteris-sesongen 1940 var eg fangstmann om bord på "Buskøy" frå Vartdal. Huskar eg rett var vi 11 fangstmenn om bord. Der var 3 stykke frå Vartdal: Peder Remmen, Magne Sætre og Helge Ødegård. To frå Langevågen, ein frå Ørsta, to frå Måndalen, 2 frå Volda og ein mann frå Syvden. I tillegg til dei 11 fangstmennene låg også fyrbøtaren, Lars Tøsse, i lugaren forut.

Akterut var: Skipper Hans Sætre frå Vartdal, 1. skyttar Arnulf Sandvik, 2. skyttar (Elias ?) Akre, maskinist Jon Drabløs, og stuert Ola Tørle. Dette skulle gi eit mannskap på 16 mann.

"Buskøy" hadde dampmaskin. Vi måtte bunkre mykje kol til ein slik tur. Kola fekk vi om bord frå kollageret i Hjørungavåg. Det var innført mykje kol til Noreg på grunn av krigen, der var meir kol på lager enn vanleg.

Kollageret i Hjørungavåg var vel nesten som eit reservelager å rekne. Det var gammalt og umoderne. Vil nok tru vi bunkra 100 tonn, eller vel så det.

Men før vi kom så langt vi bunkra, hadde vi teke om bord spekk-tankane, dei var lagra på Skjerva. Det var litt styr å få tankane på plass i rommet, men 1. skyttaren var flink og hadde stått for dette arbeide i mange år om bord på "Buskøy".

Vi tok inn 9 spekk-tankar i alt. Då vi bunkra til turen vart alle tankane fylte med kol. Vi hadde også litt kol i "lausfangst-rommet". Eg huskar ikkje kvar segla var lagra, det kan hende vi tok dei om bord på Vartdal. "Buskøy" hadde storseil og fokkeseil, på stormasta.

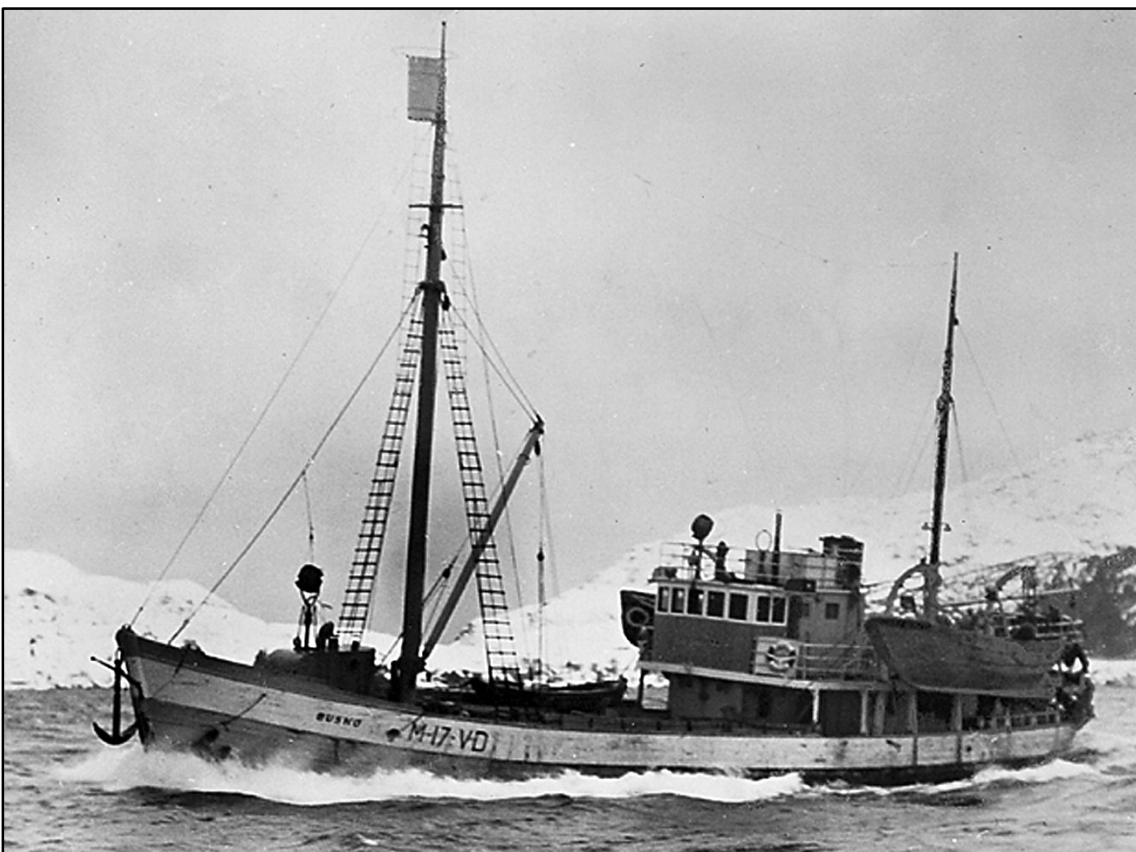
Til aktermasta hadde den ein trehuk. Det tok tid å bendsle under segla. Dei eldre godtok ikkje slurv på slikt arbeid, det skulle gjerast skikkeleg. Så vidt eg huskar la vi inn 2 rev på storseglet før vi gjekk ut frå Ålesund.

Det tok nokre dagar å gjere skuta klar til turen, det var ikkje slikt hastverk i den tida. Vi var på Vartdal og provianterte litt. Det vi kalla "småproviant" vart kjøpt der. Kvar mann heldt seg med pålegg, dette hadde vi i ei skuffe under køya. Vi hadde nokre boksar med sild i olje, litt ost og mykje sirup. På lange turar var det sirup på skivene til alle måltider. Pålegg og slikt var det vi kalla "småproviant". Dette pålegget og det

vi elles trong på turen betalte vi ikkje kontant. Slikt vart trekt, når vi fekk oppgjær for turen.

Eg huskar ikkje dato for utsegling dette året, men vil tru vi gjekk 14. mars. Den 13. gjekk vi ikkje, det er ein slik ulukkesdag. Fangstskuter gjekk ikkje ut den 13., eller på fredag.

«Buskø» etter ombygging og modernisering.



Vi gjekk over Hustadvika og gjekk ut frå land ved Bjørnsund, om eg huskar rett. Fekk litt ruskevêr med motstamp den første dagen. Eg fekk sjøverk og spydde litt.

Folk var litt redde drivminer då først i krigen, seinare vart vi litt likegyldige for denne minefaren. Eg huskar vi hadde ein lyskastar montert på baugen, om natta stod vi utkik der og såg etter miner. Det var ein sur jobb å stå utkik der.

Det var freistande og få litt livd av svineryggen. Eg trur aldri vi kunne få augo på ei drivmine i skinnet frå ein lyskastar. Eg huskar enno kor kaldt og surt det var å stå vakt der på baugen.

Overseglinga til Vesterisen tok vel mellom 3 og 4 dagar. Som vanleg på ein tur til Vesterisen vart skuta litt nedisa det siste døgnet før vi kom fram. Då vi fekk livd av isen, banka vi skuta rein for is og tok ned segla.

Vi tok kol frå spekk-tankane og fylte kolbaksane. Skuta vart også gjort klar til fangst. Kort-joller og lang-jolle vart rigga opp. Baugleideren, hakapikar, langtroer og slipestein kom på plass. Knivane vart slipte og personlig utstyr var ettersett.

Vi hadde nokre dagar å leite før det var lovleg å starte fangsten. Den tid trur eg ikkje det var fast dato for utsegling. Det var lovleg å byrje

fangsting den 23. mars kl. 6 om morgonen.

Eit år eller to vart fangstdato sett til kl. 0000 den 23. mars. Men då var det på livet laust, dei som hadde funne fangst begynte kl. 0000. Då var dei heilt mørkt og nesten livsfarleg å gå på isen. Der small skot og ikkje alle kunne sjå kva som rørde seg, det kunne vere sel, men også folk. Så seinare vart det lovleg å begynne kl. 0600, den 23. mars.

Slik eg huskar det året var der kaldt og mykje skjelis og sørpe. Skuter med lita maskinkraft hadde vanskar. "Polhavet" og "Isflora" hadde fått dieselmotor, dette var første turen i isen som motorskuter. "Kvitungen" og "Veslemari" hadde fått motor før.

Dei 4 skutene, pluss "Veslekari" heldt lag. "Veslekari" hadde over 300 "damphestar", var også spesiell god i slik is. Vi såg desse 5 skutene i nord og sør, dei tok seg fram i is som vi ikkje kunne tenke på.

Vi kalla dei 5 skutene "storoksane". Huskar ein dag vi såg "Veslekari" og "Polhavet" tok seg fram i ny frosen is.

Isen var for tung for "Veslekari", "Polhavet" kunne ingenting med den isen. Dei hadde surra skutene saman, "Polhavet" var surra til hekken på "Veslekari", så "Kari" drog og "Polhavet" skubba.



På den måten kom dei seg fram. Dette var eit triks som småskutene, dei vi kalla "hakapikar", frå Troms og Hammerfest brukte i slike høve. Men denne isen tok hardt på ishuda, både "Polhavet" og "Veslekari" fekk stor skade på ishuda dette året.

Eg vil tru dei fekk denne skaden då dei tok seg fram denne dagen. "Polhavet" måtte avbryte turen på grunn av den skadde ishuda. Dette skjedde før dei kom i fangst.

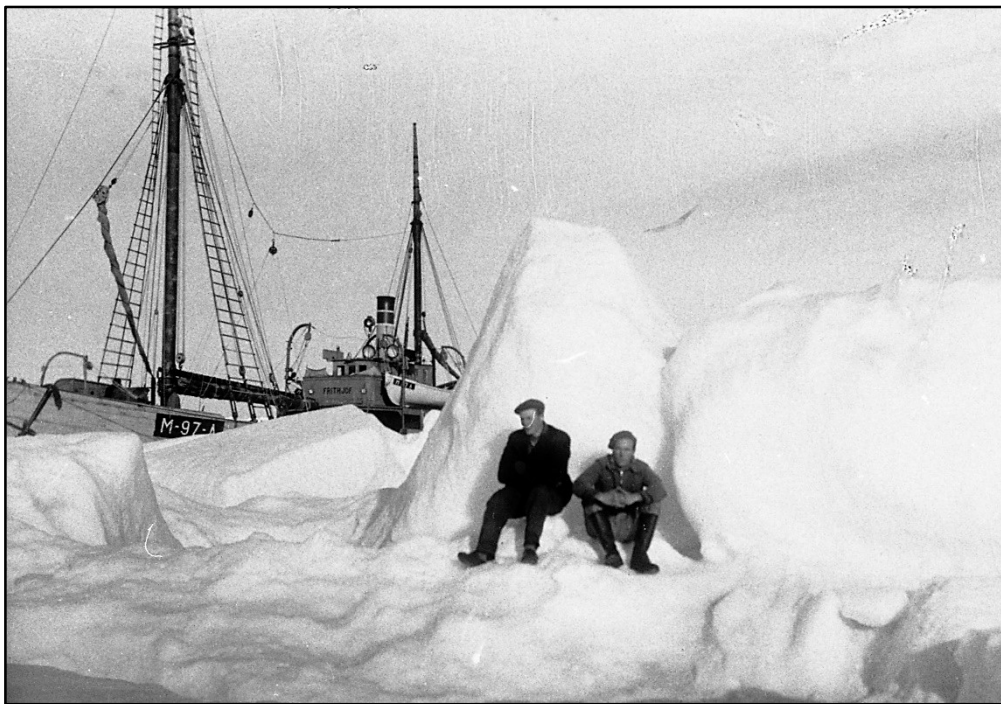
Dei andre av desse 11 "storoksane" fann eit bra selkast og hadde gode fangstar. Vi andre skutene kom litt seint til dette kastet. Det var lite fangst vi fekk.

Vi kunne ikkje konkurrere med skuter som hadde meir maskinkraft. Så skipperen la seg i utkanten av kastet og fanga der. Men "Veslekari", "Kvitungen", "Veslemari" og "Isflora" hadde "storfangst".

På "Buskøy" tok vi nok vel 1000 dyr i dette selkastet. Klappmyskastet var nok ikkje tilgjengeleg dette året. Klappmusa kasta nok lenger inne og isen var vanskeleg i 1940. Vi plukka litt blueback etter vi var ferdig med fangst av kvitungar.

"Fridtjof" som hadde langt mindre maskinkraft enn "Buskøy" hadde mykje fangst. Eg trur den hadde over 3000 dyr. "Fridtjof" var saman med ei skute frå Hammerfest. Eg trur skuta var "Veiding", dei to fann seg eit lite selkast. Med berre to skuter i lag vart det bra fangst på begge. Dei to skutene hadde samfangst. Når ein har samfangst blir fangsten talt opp og delt, dette blir gjort om kvelden etter fangsting.

Med på teljinga er folk frå den skuta ein har samfangst med. Fangsten kan delast likt eller i forhold til størrelsen på mannskapet ombord på skutene. "Fridtjof" og "Veiding" var gamle umoderne skuter med små maskiner. Det var vel derfor dei forsøkte å finne fangst utan å måtte konkurrere med dei skutene som tok seg betre fram i isen. Per Kvien var skipper på "Fridtjof" det året.



«Fridtjof», pause på isen.

Av skutene frå Vartdal var det "Veslekari" og "Fridtjof" som hadde bra fangst. "Buskøy", "Furenak" og "Sæl" hadde lite, "Polhavet" ingenting. 9. april 1940.

Dagen den 9. april huskar eg enno. Selfangsten i Vesterisen var ujamn dette året. Dei beste skutene med kraftige maskiner hadde tildels gode fangstar av sel og kvitungar. Dei gamle skutene med svake stim-maskiner hadde stort sett lite fangst.

Då vi kom fram til 9. april hadde vi drive med plukkfangst nokre dagar. Plukkfangst, det ligg i ordet, stort sett er det å fange enkle dyr. Det kan variere frå 30 - 40 dyr til eit par hundre for dag, ja dårlege dagar kan det bli berre nokre få dyr. Det er mest blueback som blir fange slik.

Ein går langs iskanten og plukkar dei dyra ein får augo på. Dei blir skotne og huka med langtroer, (bambusstenger med ein ongel i enden).

Då i 1940 var dette litt dyrplageri, vi skaut ikkje dyra før dei vart huka med langtroa. Etter krigen vart alle dyr skotne før vi huka dei med angletroa.

Den 9. april starta som vanleg. Det var vaktskifte kl. 6 om morgonen. Straks det var lyst

nok gjekk 1. skyttaren i tynna og vi begynte å leite etter blueback.

I slik plukkfangst var det vanleg at skipperen låg til litt før frukost, omtrent kl. 8 om morgonen. Men denne dagen var skipperen tidleg vaken. Han gjekk til bestikken og slo på radioen, på mellombølgje.

Normalt skulle der ikkje vere noko på mellombølgje så tidleg på morgonen. Det som var vanleg var å lytte på fiskeribølgja. Det måtte vere noko i kveldsnytt 8. april, skipperen hadde merka seg.

Eg stod fram ved luka og flådde på ein blueback då eg fekk sjå skipperen kom ut frå styrehuset heilt illraud i fjeset og nedover halsen. Eg lurte på kva han var forbanna for, han blei raud i fjeset når han var sint.

Men han skreik ut: "Det er krig, tyskarane har gått i land på mange plassar i Norge". Han ropte også opp til skyttaren, "Det er krig", eg minnes Sandvik svarte, "Krig ja vel", så eit par sekund seinare, til rormannen: "Kom litt styrbord".

Dette med krig var så uverkeleg, vi fatta det liksom ikkje. Vi forsette med fangsting omtrent som ein normal dag. Dei som ikkje var opptekne med fangst eller hadde rortørn sat mykje og høyrde på Vigra radio.

Meldingar om overfallet strøymde på. Enno kan eg ikkje fatte at vi ikkje purra frivakta og fortalde kva som hadde hendt. Men frivakta vart ikkje purra før til vanleg tid. Det vil sei kl. 11.30, då hadde vi visst om krigen i nærmare 5 timar. Frivakta tok meldinga vår som ein spøk. "Fyraren" vart sur og sint: "Slikt er altfor alvorleg å spøke med", sa han. Ja, "fyraren", han Lars, var litt eldre, var vel midt i 30 åra kan eg tenke meg.

Så i forhold til oss 16-17 åringane var han gamal. Ja, sjølv Lars måtte godta vi var i krig. Lars var nygift, han tok krigen tungt, tenkte mykje på dei heime.

Denne dagen den 9. april, gjekk omtrent som ingenting skulle ha hendt. Eg kan ikkje huske om vi såg den tyske selfangaren "Sachsen" den dagen, men vi var nok i "same sjøen".

Når eg tenker på denne dagen, ja då blir liksom så rart og uverkeleg kor seint vi vart klar over kva som hadde skjedd.

Eg vil nok tru dei som var eldre oppfatta situasjonen. Men den første dagen var det liksom vi ikkje reagerte i det heile.

Det vi ikkje purra frivakta før til vaktskifte? Då vi fekk frivakt kl. 1200 gjekk vi til køys som vanleg, dei fleste av oss.

Skipperane brukte radioen som vanleg, hadde tyskarane hatt der eit "kaperskip" hadde dei peila inn heile selfangstflåten på eit blunk.

Lei på kvelden, vi hadde "samla" oss litt var det mange som forbanna Tyskland og Hitler. Men den 9. april var stort sett ein dag med vanleg vakter og fangsting.

Ein ting var uvanleg denne dato, skipperen var nesten ikkje i tynna for heile dagen. Det var nok ikkje greitt å vere skipper når slikt hender, kjerring og ungar heime og ansvar for mannskap og skute.

På grunn av krigen minka interessa for fangst vekk, ja den forsvann vel heilt. Det store spørsmål var: Kvar skal vi ta vegen? Skipperane på "Buskøy", "Furenak", "Sæl" og "Hvalrossen" bestemte seg for Svalbard.



«Hvalrossen»

Vi gjekk frå Vesterisen med kurs for Svalbard. Kan aldri tenke meg vi hadde kart over Svalbard ombord. Men eg veit skipperen på "Buskøy" hadde gjort verneplikta si på oppsynsskip. Dei var då stasjonert ei tid på Svalbard. Det kan tenkjast at også dei andre skipperane var litt kjent i dette farvatnet. Det var sunnmørsskuter som deltok på fangst etter kvalross der.

Eg huskar ikkje no kor mange døgn det tok frå Vesterisen til Svalbard. Det tok nok mellom 3 og 4 døgn, vi hadde godt ver.

Vi fekk Svalbard i sikte ein ettermiddag. Isfjorden var nokolunde isfri, vi slapp å bauge oss inn. Då vi passerte Kapp Linne, (Isfjord radio), vart vi observert av betjeninga der. Dei forsøkte å få forbindelse med skutene, utan resultat.

Fjordisen i Adventfjorden var ikkje gått ennå. Isen var over ein meter tjukk og låg samanhengande ut heile fjorden.

Vi la til iskanten og fortøydde litt tidleg på morgonen. Det var ein slik dag som sit i minnet heile livet. Sol, is og blå fjell, ein mektig natur! Slikt ein aldri gløymer.

På isen låg der mykje sel, (snadd), den låg i sola og naut livet. Vi fangstfolka fekk jaktiver, to - tre mann fekk låne kvar sitt gevær av skyttaren og drog på seljakt.

Men skyttaren lovde å ete rå den snadden dei fekk. Han slapp å ete rått snaddekjøtt den dagen, snadden dukka i pustehola sine då jegerane nærma seg.

Dei kom om bord med ei sundskota alke, det var fangsten den dagen. Å fangste snadd er ikkje for amatørar, den er vår.

Då vi hadde lege der nokre timar fekk vi sjå røyk av ein båt som kom ut Adventfjorden frå Longyearbyen. Båten var "Isbjørn", ein isbrytar som var stasjonert der. Denne "Isbjørn" hadde dagen før brote råk ut fjorden, men denne råka hadde vi ikkje fått augo på.

"Isbjørn" var sendt ut for å få klarlagt kva skutene skulle der. Dei frykta det var tyske soldatar som skulle "besette" Svalbard. Isfjord radio hadde rapport om 4 skuter som gjekk inn. Skutene hadde ikkje svart på anrop, så dette var mystisk.

Ja, "Isbjørn" kom ut og alt vart oppklart. Nå tilbaud "Isbjørn" oss slep inn til Longyear. Men skipperane likte dårleg dette med slep, dei var nok redd for skade på skutene.

"Isbjørn" hadde ein maskin på 800 hestekrefter. Etter norske forhold var dette ei kraftig isbrytar. "Isbjørn" gjekk først og dei 4 skutene skulle følgje etter.

Men råka var full av isflak, så skutene klarte ikkje å "ta" råka etter isbrytaren. "Isbjørn" måtte

ta tamp på oss, då gjekk det bra. Seinare såg vi den slepte inn 10-12 skuter i slengen.

Skutene kom til Longyearbyen og la til ved iskanten i råka. Vi kan ikkje klage på mottaket vi fekk. Vi var i messa og fekk middag, fiskebollar i kvit saus.

Der var også dans, men på dansen var der vel minst 50 mannfolk for kvar jente. Krigen var tema kvar vi kom, mange ville gjerne til Noreg for å jage tyskarane ut av landet.

Dei 4 skutene var første skipsanløpet det året og nå leid det mot slutten av april. Siste båt hadde nok gått frå Longyear i oktober - november. Så dei hadde vore isolert i mange månader. Huskar eg rett var der over 800 mann og 12 kvinner som overvintra i Longyear det året.

Vi 4 skutene var dei første av selfangarane som kom til Svalbard. Men etter kvart kom nesten alle skutene dit. Nordlandsskutene tok også omvegen til Svalbard.

Eg trur det aldri, før eller seinare, har vore samla så mange ishavsskuter på ein plass. "Fridtjof Nansen" var sendt til Vesterisen for å få klarlagt korleis det var med ishavsskutene, den kom også innom Longyear. Vi var forbausa og imponert over kor lett den skar seg inn i tjukk is.

Den hadde visstnok 1600 hestekrefter, det var litt meir enn vi var vant med. Det var første og einaste gangen eg såg denne båten. Den grunnstøytte og forliste ved Jan Mayen hausten 1940.

Vi låg i Longyearbyen ei stund, vil tru det var cirka 10-12 dagar. Store Norske hadde problem med å få skipe ut kol. Dei skutene som hadde litt plass i rommet fylte opp rommet med kol. "Buskøy" tok også med kol til Noreg. Dette kolet leverte vi seinare på Skjervøy i Nord-Troms.

Mange av skutene gjekk frå Svalbard samstundes. Det hadde vore eit lett bytte for ein ubåt, men overfarta gjekk fint. Vi kom til Hammerfest litt seint ein kveld, der gjekk vi til kai og fortøydde. Men vi hadde ikkje lege der lenge for flyalarmen ulte.

Dette var den første flyalarm for dei aller fleste av oss. Vi vart vitskremt, sprang på land og leita etter eit tilfluktsrom.

Eg huskar ein kar frå ei Brandals-skute, han miste treskoa då han kom på kaia. Mannen snubla i desse treskoa, men såg seg ikkje tilbake. Skoa vart liggande til han kom attande.

Vi fann ein kjellar der det var tilfluktsrom, den var nesten full av halvnakne kvinnfolk og ungar. Dei var like redde som vi andre. Fly kom der ikkje, så den flyalarmen var falsk. Seinare under krigen vart vi meir vande med flyalarm. Vi var ikkje så snare til å finne tilfluktsrom. Det var ikkje alltid der kom fly sjølv om flyalarmen gjekk.

Vi kom til Tromsø, der spekka vi av, og leverte fangsten. Skuta vart vaska rein for spekk og blod. Dette er arbeid som er vanleg når fangsten er levert.

Vi vaska også spekk-kler, stima dei godt i sterk kaustisk-lut. Mor var ikkje heilt fornøgd med klesvasken min då eg kom heim. Vi gjekk til Skjervøy og lossa den kola som vart lasta om bord på Svalbard.

"Buskøy" vart sett på slipp der i Tromsø. Det var nok litt småskader på ishud og slikt. Vi stod på land ein dag eller to.

Maskinfolka hadde kjelesjau og stelte maskina i stand.

Heilt til fangsten var levert var heile mannskapet om bord. Men nå tok det til å minke på mannskapet. Dei militære mobiliserte folk som var i den alderen.

Dei hadde nok bruk for meir folk. Arnulf Sandvik, (1. skyttaren), var ein av vårt mannskap som kom i uniform. Det var rart å møte han som marinegast. Eg trur Sandvik hadde tenestegjort i marina som rekrutt. Der var fleire som kom i marina, av vårt mannskap kom ingen i hæren.

På "Buskøy" vart vi teke godt vare på. Vi fekk mat kvar dag og vi vart ikkje "mobba" til å forlate skuta. Det var ikkje slik på alle skutene. Der var skuter der mannskapet nesten vart mobba i land.

På dei skutene gjorde skipperane lite for mannskapet, provianten tok slutt og mannskapet

hadde det utriveleg. Stuerter på "Buskøy" slutta, trur han kom i marina. Men vi hadde ein fangstmann som var flink som kokk. Det var ein eldre ungkar frå Måndalen. Så vi leid ingen nød.

I Tromsø var det fredelege forhold. Flyalarm hadde vi tidt og ofte, men flyangrep slapp vi. Ja, der var eit angrep.

Der låg ein stor kryssar, (Devonshire ?), ankra i Tromsøysundet, brått kom det eit fly ned Tromsdalen og slepte 3 bomber.

Flyet kom så brått at angrepet var over før flyalarmen gjekk. Ingen av bombene trefte kryssaren, men der vart ein veldige sjøsprøyt i sundet. Antilufts-kanonene på kryssaren kom litt seint i sving, men det dundra voldsamt då dei kom seg i gang. Flyet forsvann ut mot havet.

Det var lite vi fekk høyre heimanfrå. Vi frå Vartdal høyrde eit rykte om ein soldat frå Vartdal som var fallen.

Vi var spent på om dette rykte var sant. Eg veit ikkje korleis vi fekk tak i dette rykte. Så ein dag fekk vi sjå to fiskebåtar frå Sunnmøre.

Vi vart snart klar over at båtene kom frå den tysk kontrollerte sona i Noreg. Vi var "svoltne" på nytt frå Sunnmøre. Det var godt å få sikre opplysningar frå heimlassen. Vi frå Vartdal fekk namnet på soldaten frå Vartdal som var fallen. Det var Leif Vartdal, frå N. Vartdal.

På "Buskøy" var vi to unggutar frå N. Vartdal. Dette med Leif tok vi tungt. Vi hadde kjent Leif frå vi var små, han var nokre få år eldre enn oss. Vi var ikkje vant med krig og ufred, det gamle folk døydde var naturleg. Men å misse livet for ei kule, det var noko heilt anna, og berre 22 år gamal.

Det var naturlegvis mange ting frå krigen der sør, vi fekk vite. Det var bombing av byar og båtar. Vi fekk høyre om Molde og Kristiansund, litt hadde vi høyrte før, men nå fekk vi det meir detaljert.

Vi fekk også høyre kritikk av dei soldatane England hadde sendt for å hjelpe oss. Dei soldatane fekk ikkje berre godord. Det var godt å få ferske nyheiter frå Sunnmøre.

Det var lite å ta seg til i Tromsø. Mange av oss var i den alder då interessa for jenter så smått

vakna. Men det var ikkje lett for oss vanlege å konkurrere med folk i uniform.

Det vart ofte slik vi lånte ein fangstbåt og rodde over sundet til Tromsdalen. Der var ei ferje som gjekk over Tromsøysundet, men vi hadde lite pengar, derfor rodde vi.

I Tromsdalen var det lettare å få tak i jenter. Konkurransen var ikkje så stor der, og jentene var like pene som i Tromsø. Tromsdalen var då ei bondebygd, folk dreiv gardsbruk og fiske. Vi vart godt kjende der, det likna på forholda der vi voks opp. Tromsdalen var ein triveleg plass.

Vi hadde lite pengar, vi fekk nokre kroner på forskot for fangsten. Men der var heller ikkje så mykje å bruke pengar til i Tromsø då. Ølkjellaren var open den første tida vi var i Tromsø, men der var vi for unge.

Det hende vi fekk sleppe inn, men som oftast vart vi nekta. Kioskane hadde lite lesestoff, dei selde blad og magasin som var gamle og brukte. Aviser kom vel ut kvar dag, vil eg tru, men dei mangla nok avisapapir. Der var nok dagar som vart litt lange, men vi var unge og då tek ein livet lett.

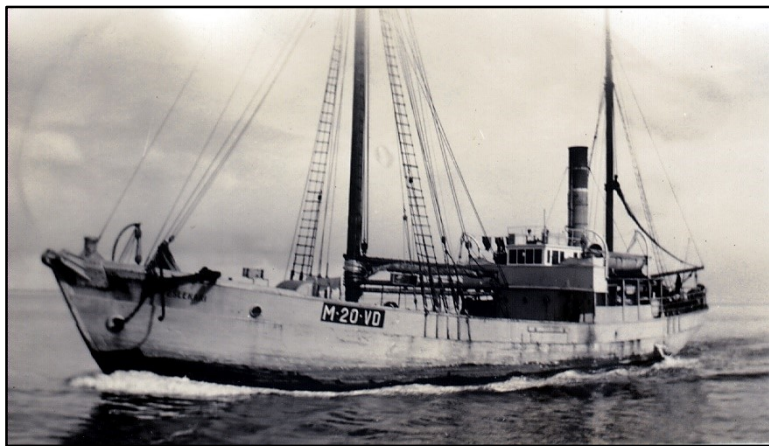
Nord i byen var ein fangeleir, det hende vi tok ein tur dit. Fangane gjekk der bak eit gjerde. Dette gjerde var ikkje stort meir enn eit hønsegjerde.

Vi såg på desse fangane og det hende vi spytta innom nettingen. Stort sett var dette tyske sjøfolk, der var ikkje soldatar i denne fangeleiren.

Vi låg i Tromsø ut mai månad. Alt var så uvist, det var snakk om eit tur til Stretet, men den vart droppa. Så no var det å finne ein plass der skutene kunne ligge litt tryggare, og billigare, enn i Tromsø.

Huskar eg rett gjekk vi til Henriksvik på Kvaløya. Det var Aarseth-skutene "Buskøy", "Furenak" og "Veslekari". På "Veslekari" var der berre 3 mann igjen. Det var skipperen, maskinisten og ein lempar.

Med så lite mannskap var det vanskeleg for "Veslekari" å få fortøydd. "Buskøy" skulle derfor fortøye først og vi skulle hjelpe til med fortøyning av "Veslekari". "Buskøy" ankra og vi fortøydde "Kari" langs sida av "Buskøy". Vi låg



«Veslekari»

nokre få dagar på denne plassen. Dette var reine "bondelandet", litt langt mellom husa. Folk dreiv gardsbruk og fiske. Det var lett å bli kjent med ungdom på den plassen.

Men ein ettermiddag kom ein av våre om bord. Det var ein frå Langevågen som var utskreven til marina. Han fortalde at dei norske styrkane hadde gitt opp kampen.

Kongen og regjering hadde reist til England. Til England hadde også mange av marinefartøya tatt vegen. Dei som var om bord på desse fartøya fekk fritt val, den som ikkje ville til England slapp. Vår mann hadde valt han ikkje ville bli med.

Det vart litt oppstandelse då denne guten kom om bord. Vi ante ingen ting om denne kapitulasjonen. Så dette kom som eit sjokk. Det vi hørde i radio dagane før tydde ikkje på nederlag for våre styrkar. Meldingane vi fekk var positive.

Tyskarane var jaga ut av Narvik, dei var nå på retrett mot Sverige. Så krigen gjekk bra for dei norske og allierte styrkane på Narvikfronten. Vi hørde om framgang for dei tyske i Belgia, Holland og Frankrike. Men vi trudde ikkje dette skulle ha betyding for fronten i Noreg.

Vi var ikkje vant til krig. På den tid trudde vi alt vi hørde i radioen. Seinare vart vi nok litt meir skeptiske. Men stort sett trudde vi nok det våre stemmer i London fortalde heile krigen. I ein krig blir der litt propaganda på begge sider. Då situasjonen var litt meir avklara, gjekk vi til Tromsø.

Mannskapet som høyrde "Buskøy" til kom etter kvart ombord. Eg trur alle våre etter kvart fann skuta og vart med sørover.

"Buskøy" saman med andre av Aarseth-skutene tok på veg heim til Sunnmøre. Då vi passerte Bodø fekk vi, for første gong, sjå korleis terrorbombing virka.

Der var nesten ikkje hus å sjå, berre skorsteinspipene og murane stod igjen. Dette synet virka sterkt på oss. Ja, det sit i minne ennå. Turen sørover gjekk greitt heilt til vi kom til Sandnessjøen.

Der i Sandnessjøen møtte vi tyskarane for første gang. Heilt uventa begynte kuler å "kvine". Det var tyske soldatar som ville stoppe oss. Ja, vi stoppa og der kom soldatar om bord. Det var ingen om bord med oss som kunne tysk, men soldatane fekk forklart vi måtte ha kvitt flagg i formasta.

Skipperen forsøkte å forklare at vi ikkje hadde kvitt flagg ombord. Den eldste av soldatane peika på det kvite forkleet stuerten gjekk i, det var bra nok til dette bruk. Så resten av turen hang forkleet i frammastra. Eg trur vi var dei første båtane som gjekk leia frå Tromsø til Ålesund etter kapitulasjonen i 1940.

På turen vidare sørover såg vi også Kristiansund, det såg like ille ut der som i Bodø. Vi kom til Vartdal søndag den 16. juni, det var nok litt på ettermiddag. Eg huskar denne dagen, sol og sommar.

På Vartdal møtte mykje folk opp og skulle "frette". Dei ville vite korleis vi hadde hatt det, og det var dei som gjerne ville høyre om folk frå andre skuter.

Dei frå Vartdal kunne vi fortelje om. Vi viste at Leif Aarseth kom i marina og drog til England. Jon Aarset mønstra om bord på ein lastebåt i Tromsø, og reiste "ut". Jon vart torpedert og kom vekk. Konene til Per og Rolf Kvien kom også, dei var spent på korleis det var med sine. Der kunne vi fortelje at både "Kvitungen" og "Fridtjof" var på veg heim, dei hadde gode fangstar, og alt var vel.

Også vi fekk "frette" nytt. Det var dette med Leif Vartdal, (Nils- Leif), han fall i kamp med fallskjermssoldatar ved Dombås. Vi hadde høyrte dette før, men nå fekk vi alt meir klargjort. Der var mykje å snakke om i ei slik stund.

Vesteristuren 1940 var lang, den hadde vart i over 3 månader, men nå var vi heime. Det var godt å kome heim etter ein slik tur. Vi var ikkje rike på gods og gull, men vi kom heim med livet i behald.

Plukkfangst:

USA vil bygge flere isbrytere

Senator Lisa Murkowski, Alaska, og Senator Maria Cantwell, Washington, vil bygge opp til seks isbrytere for bruk av US Coast Guard

Murkowski og Cantwell sier Kystvakten og Sjøforsvaret trenger isbrytere - som vil koste milliarder av dollar - for å fullføre sine oppdrag og holde tritt med Russland og Kinas voksende isbryterflåte og aktivitet i Arktis.

Smeltende havis betyr at Arktis er mer tilgjengelig for utenlandske interesser i sommermånedene, og det betyr flere bekymringer for miljø og sikkerhet, sa Murkowski og Cantwell i en felles uttalelse.

Foreløpig har USA to arbeidsisbrytere: den kraftige isbryteren «Polar Star» og medium-duty forskningsfartøyet «Healy».

Russland har dusinvis av isbrytere - 11 av dem kan sammenlignes med de to amerikanske fartøyene - og nesten et dusin flere er i arbeid, ifølge senatorene.

-Som en arktisk nasjon, må USA være en global leder mot den arktisk fremtiden, sier Murkowski, og pekte på eksisterende investeringer i Arktis etter Russland, Canada, Kina og India.

Seks nye isbrytere ville også vært en velsignelse for verftsindustrien i Washington. Cantwell har tidligere sagt at å bygge en ny isbryter kan ta så lenge som ti år, og sysselsetter 1000 personer.

(BarentsObserver)

Dagbok ført av Arnt Rikardsen på Overvintring i K. Walløfjorden Sydøst-Grønland 1931 – 1932

I Ishavsmuseet si samling finnest ei dagbok frå ei overvintring i K. Walløfjorden på Sydøst-Grønland 1931 – 1932, ført i pennen av Arnt Rikardsen, Tromsø.

Arnt Rikardsen, født 6. juni 1914 var fra Ringvassøy i Nord Troms. Han kom til Brandal i ung alder og bodde hos far sin, Rikard Larsen, i «Hagerupgarden» i Brandal.

Arnt Rikardsen var en av tre menn som var sendt frå Noreg for og drive fangst i områda kring K. Walløfjor på Sydøst-Grønland.

Isflaket har valt å trykke denne dagboka som er ein fortsettelse av J. Kr. Tornøe sine dagboksnotatar og artiklar som har stått på trykk frå same ekspedisjon i tidligare utgåver av Isflaket.

Dagboka er avskreve av Jens Peder Brandal, og han har så langt som det har vore mogleg forsøkt og skreve den av ordrett.

(Del 3 av 3)

Mai 1932

Søndag den 1 Mai.

Stormen er av tatt og regnet er op holdt. Så hele vår K Wallø fjord ligger nu atter badet i den røde aften sol. Kun over Himelen seiler der en og anden ild rød sky som for svinder litt efter litt. Og når klokken lir mot 8 for svinder Solen ned bakom en stor fjelltopp inne i lannet. Men i gjennem nattens løp er både den og de andre fjel topper pasert så i morgen skal vi atter få se dens gjyldne stråler og få føle dens varme. Ja slik er det vår første Mai er ent, vi har verken vert og hørt på lange taler eller vert med og feiret arbeiderne fri hets dag for vi er jo helt ute stengt fra verden men alike vel har det Norske flag svalet på vår lille hytte fra i morges til i kveld.



Frå venstre: Arnt Rikardsen, Paul Pedersen, begge fangstmenn, Sivert Engeseth, islos, Ole Mortensen, skipper og overvintrar, og Peter Brandal jr., skipper.

Mandag den 2 Mai.

Dagen har vert den fineste vi har hat på lenge. Himelen har vert sky fri og luften klar så vi har hat +7°. Og der til har det blåst en let ostlig bris. Paul har drevet med at spekke bjørn skinne i dag og det har godt fint så det ligger nu i salt lake i lamme de andre. Men jeg selv har bare gåt og solet mig i hele dag for vad andet skal man gjøre.

Tirsdag den 3. (Mai)

Kuling av O.S.O. +5° litt regn.

Onsdag den 4. (Mai)

Storm av S.O. med regn hele dagen.

Torsdag den 5. (Mai)

Regn og storm begynnder å blive vor daglige gjest nu. I dag har vi hatt storm av N.O. regn, tåke og +5°.

Fredag den 6. (Mai)

I dag har jeg vert ut over fjellet men fikk ingen ting. Oppe på fjellet er det en hel del med sne enda, så jeg fikk bruke skierne nesten hele veien. Men tungt var det skal vere sant, for da snen er op løst av Solen sank jeg mitt på legg i snen med skierne på, så det nessen omulig å komme frem. Men jeg kom da både frem og til bake alike vel. Har hatt +8° og sky fri Himmel i hele dag.

Lørdag den 7. (Mai)

Vi begynner å bli nokså lei av oss nu skal vere sant. Og det har sandlig sine følger det har vist sig i dag, for vi har nemlig tatt hul på tår poteterne vores. Og jeg kan forresten ikke in-se hvor for vi ikke skulde det, for vi har den vel med for at spise dem. Der til kan det jo hende at vi ikke får båt hit op får om kanskje en eller to månter. Ja det er sandelig trasig og gå her og vente og ikke vite hva tid vi bliver hentet. Men hvist vi skal ver nøyd å være hær hele såmeren bliver vi ikke god å hilse på tror jeg.

Søndag den 8. (Mai)

I dag har det vert søndag, derfor har vi ikke gjort nogen ting. Så vi har holdt oss mest til køien, men det er sandelig ikke så behagelig som man skulde tro, og det må antagelig komme av at vi har for god anledning til det, tror jeg. For ellers har det nåkk vert bedre. Har vert vind stille skyfri Himmell og +8⁰.

Mandag den 9. (Mai)

Har i dag vert en liten xpedisjonstur inn over fjorden med båten. Men kunne ikke komme helt inst i fjorden på grunn av fast is. Men vi kom da så langt at vi fikk se inn over men så ingen ting untagen nogen sæler som lå in på isen.

Vi hadde også med oss jukse snøre for å se om det var fisk og få. Men skjønt vi prøvde på en to tre plasser fikk vi ikke nogen ting. Har vert vinstille i hele dag, og klar luft med +10⁰.

Tirsdag den 10. (Mai)

Frisk bris +10⁰ delvis skyet.

Onsdag den 11. (Mai)

Hele fjorden er nu atter ful pakket av stor driv is, så tett at det har vert omulig for en båt og gått in som det nu er. Har blåst en frisk bris av ostlig i hele dag med delvis skyet Himmell.

Torsdag den 12. (Mai)

Isen har slakket op en del i dag forteller Paul som har vert en tur ute og gått.

Fredag den 13. (Mai)

Jeg har vert en tur op på fjellet i dag med kikerten og set hvor dant det ser ut med is for holdet utfor kysten. Såg en hel del med driv is uti havet nord over, men hær ut for fjorden og

syd over langs med kysten ligger det et is belte på omtrentlig en kvartmils bredde. Har blåst en lett S.O. bris i dag.

Lørdag den 14. (Mai)

Lett Ostlig bris +7⁰, og over skyet. Isen ligger fremdeles inn i fjorden og ut for kysten. Så det er ikke tale om å komme ut med båten.

Søndag den 15. (Mai)

Jeg har vert kokk i dag, og Paul har vert ut og gått, men har fått kun en rype. Har blåst en frisk bris N.O. i dag.

Mandag den 16. (Mai)

Vin stille skyfri Himmell og +8⁰.

Tirsdag den 17. (Mai)

I dag har det vert den 17 Mai Norges grunnlovs dag. Men det gjør ingen for skjell, for den har gått stille og rolig som alle de andre dager, verken bedre eller verre.

Kun jeg har hatt fri dag i dag, og det vil si det samme som at jeg er fri koking. For det er nemlig vårt verste arbeide å stå inne og koke og brase nu så varmt som det er.

Og jeg er ganske heldig for jeg er fri i morgen også. Men så blir det min tur i gjen i det hele to dager. Ja son går det nu den ene dag efter den andre like dann uten for skjell. Nu og da tar en av oss kikerten og går ut på berget for å kaste et lengselfulgt blick ut over fjorden, men der får vi ikke se andet en store is fjell som stenger av for ut sikten lengere ut over.



Store isfjell på Grønland. Foto: Dag Audun Eliassen

Onsdag den 18. (Mai)

Svak bris av O.N.O. +8⁰. Har i dag arbeidet med å spad op poteter åker og plantet poteter. Skjønt det er ikke stort vi har plantet kun fem poteter verken mer eller mindre. Ja mer har vi forresten ikke, for resten av potetene er op spist for lenge siden, så de fem er bare noen som til feldig vis har blitt i gjen og som vi skal prøve med.

Så det får nu vise sig om det går ant å poteter til å vokse på Grønland og det er nok truleg. For av den tid vi har vert hær har det vist sig at sommeren må være nokså lang. Så en to av tre monters orntlig vinter kan man regne med her på disse trakter. Og nu viser det sig jo tydelig at våren er kommet for oppe i bakken hist og her er jo denne små dverg bjørken eller vad den heter for lenge siden begynt å lauvvas og lyng og små gras er så smått begynt å gro op av marken.



Foto: Audun Gården

Torsdag den 19. (Mai)

Svak bris av N.O. +7⁰. Helt over skyet. Falt noen regn dropper i morges men klarnet op ut på dagen. Nu og da kommer det en and flyvende inn over fjorden og setter sig ner i mellom is flakerne med et hest skrik men det er ikke mange av dem.

Men hvist denne isen har dreve ut så at vi har fått komme ut med båten så kan det jo lett henne att vi har funnet oss noen egg. For at den verper her inne i fjorden er sikker, for vi har funnet en par gamle reder fra i fjor av etter den uti noen gamle eskimoruiner. Men noen anden sjø fuggel verper det vist nokk ikke hær inne i fjorden.

For son som måke og teiste holder sig nøkk utom fjorden. For det er alfal meget sjelden at vi ser en måke flyve hær over fjorden. Og noen

anden sort sjø fuggel har vi ikke merket her enda.

Fredag den 20. (Mai)

Storm av sylig, med regn hele dagen. Vi begynner så smått å vente båt for alvår nu. For vi er luta lei av at ver her. Og så er det jo ikke noget at gjøre eller for noen fangst av levende rev kan vi ikke begynde med nu på grun av at det ikke er frem kommendes med båten for driv is.

Og des for uten er det jo lite sansynlig at det skal være noget at fange nu når det ikke er noget at få om vinteren. Så at vår tur er mis lykket på alle vis ser det ut for, og det skyldes mye at vi var uerfarne både på ver forhold, temperatur forhold og is forhold. For vi gjorde jo regning på fast is hele fjorden ut over og ikke bare inst inn i fjorderne, som vi har hatt.

Og mye lengere vinter tenkte vi jo også på. Så en ting er ganske sikkert, at dete landskap som vi har over vintret på er lite egnet til fangst av rev. For utan hele den land strekning som vi har hatt til rådig het over for å drive vort fangst virksomhet på, har vi kun fått benyttet en femtedel. Men for det om ikke landskapet er brukbart til å drive rev fangst på, kan det jo være anre fore komster både til lans og til vans for det vi vet.

Lørdag den 21. (Mai)

Stiv kuling av N.O. med regn og tåke. Jeg har vert en tur ute og gått men har ikke fådt noget. Isen ligger fremdeles både utfor kysten og inn over fjorden.

Søndag den 22. (Mai)

Kuling av N.O. Tåke og regn med +3⁰. I dag var jeg en tur på rype jakt oppi fjellet. Skjøt to ryper. Og der av var det en som var begynt å skifte fjær. (Det vil si det samme som at den slipper den vite fjær som den har om vinteren. Og i steden vokser der ut fjær som er brunaktig). Så den er nessen omulig at se når den sitter på bar mark da.

Mandag den 23. (Mai)

Frisk bris av Sydlig delvis skyet. I dag har vi vert en tur inn over, men fikk ingen ting. In på isen inst in i fjorden så vi en par seler og det var alt.

Tirsdag den 24. (Mai)

Storm av norost med sil regn. Av tagende og op klarnende ut på kvelden. Dene isen begynner nu så småt å gå oss på gjernene, for nu er det snart en måne siden at den kom in i fjorden. Og siden har den vert så tett at det har ikke vert stort kommandes ut med båten. Og vinden har gjennom snitlig stått bare på ostlig kanten hele våren ut over til nu.

Onsdag den 25. (Mai)

Frisk bris av S.V. Dreierende ut på kvelden ti N.V. kuling med +7⁰ og klar Himmel. Isen er så smått begynt å slakket op så vist denne vinden står på en stund utover natten, er det nokk is fritt i morgen.

Torsdag den 26. (Mai)

Hær er nu helt is fritt utover fjorden så langt som vi kan se. Kun indst in i fjorden ligger der nogen store is fjell og litt fast is enda. Man hvad gjelper det vi får så ikke komme ut med båten alike vell. For Paul har lagt på køien i hele dag og klaget sig for mave smerter. Så han har ikke fådt ner en bitte mat eller.

Fredag den 27. (Mai)

Vekslende bris +5⁰. Jeg har vert en tur på jakt i dag oppe i fjellet, men gjakt utbyttet blev kun to ryper. Isen ligger fremdeles ut for kysten så langt som jeg kunde se utover havet med kikerten men nokså slakke er den.

Lørdag den 28. (Mai)

Frisk kuling av O.N.O. Paul er blit bedre i dag, men han er nøid at holde køien enda. Og tåler ikke å spise noget andet en pandekake. Men det er nu alike vel ikke så verst, for det er jo en par dager nu som han ikke har tålt mat i maven for at han har blit stor syk aldeles, så det ser nu ut som at han skal blive frisk i gjen. Isen er nu kommet in i fjorden i gjen.

Søndag den 29 Mai)

Kuling av N.O. med styrt regn og +6⁰. Så mye regn som vi har hatt i dag er det lenge siden vi har hat. For det har styrt regnet i hele dag som om alle Himmelens sluser skulde ha vert opnet. Og ner over fjel knøuserne alle steder kommer der store elver renendes. Så når man går ut for

døren synger fosse durerne så at man kan tro at fjellet holdt på at styrte sammen.

Mandag den 30. (Mai)

Ostlig kuling tåke og regn.

Tirsdag den 31. (Mai)

Frisk bris av Ostlig og regn. Av tagende og op klarnende ut på kvelden +8⁰.

Juni. 1932.

Onsdag den 1. (Juni)

Isen har vert så pass slakk i dag at vi har vert ute på en rortur med båten inn over fjorden. Plukket sam tidig i sammen alle fellerne og la dem in med bistasjonen. Har vert helt vind stille i dag med skyfri Himmel og +10⁰.

Torsdag den 2. (Juni)

Vin stille Over skyet +8⁰. Var ut over fjorden i dag med båten og plukket i sammen alle fellerne. Skjøt samtidig en sæl som låg opå et is flak.

Vi var også så heldig at finde nogen måse egg hær inne i fjorden. Men da den verper bare bort i bratteste fjellet er det omulikt at komme til og få fatt på den så vi fikk bare syv stykker. Men det er nu så pass at vi kan nu si at vi har spist mås eg i år også. Så også seks e fugler tre par som kom flyvendes in over fjorden, men de har antagelig ikke lakt egg enda så dem får vi vel siden en gang håper vi.



Hua full av egg. Foto Peder Sulebakk

Fredag den 3. (Juni)

Svak bris av S.V. +5⁰. Over skyet. Over fjell topperne har tåken lak tett som et teppen i hele dag. Paul har vert kåkk i dag, og jeg har hugd sun nogen stokker som vi fant inn i fjorden. Men da klokken var fem tok vi oss en ror tur ut over

fjorden for og se om vi kunde få tak i nogen egg till.

Men fangsten blev ikke stor kun fem stykker og der av var det to teist eg som vi motte indst inn i nogen sver berg rever for og få fatt i. Vi var da roenes helt ut hved yterste neset på syd siden av fjorden, men der ute var ikke nogen ting at se, untagen litt slakk driv is og nogen store is fjell som låg uti havet. Så klokken var tolv for at vi kom hit til hoved stasjonen i gjen. Og nu har vi spist hvær sitt måse egg til mands og skal nu til at gå til køis for at få oss en vell for tjent søvn.

Lørdag den 4. (Juni)

Let bris av S.V. Delvis skyet litt tåke ut på kvelden. Vi har også i dag vert en liten rortur ut over fjorden. Men fant ikke mer en to egg og der av et teist egg. Vi er nu nøid at arbeide og røre på os så mye som mulig for så snart vi ligger op faller tiden dobbelt så lang.

Så vi er sandelig glad så lenge at vi får ro. Men i morgen er det søndag så da får vi vel ta oss en liten pause alike vell. For Paul påstår at søndags arbeide følger utur med. Ind i fjorden ligger det nu bare et og andet is fjelld ellers er det is fritt.

Søndag den 5. (Juni)

Ja nu er denne søndag også forbi uten at det har skedd noget ut for det vandlige. Vi har kun stelt oss efter Paul sin komando vi har ikke gjort nogen ting kun lagt på køien, eller lest gamle bøker som vi så smått begynder at lese oppad for tredje gangen nu, også spist. Så i morgen må det sikkert blive en heldig dag for oss.

Mandag den 6 (Juni)

Men det blev nu alike vell ikke son som jeg hade trodd, skjønt klage kan vi nu ikke for vi har nu fådt oss to teiste egg på vår rortur ut over fjorden. Vi var også på land og grov litt i disse gamle eskimo ruinerne men der var ikke noget at finde untagen nogen gamle ben. Men di var så gammel at største delen av dem var gått i for rotnelse. Så vi kunde ikke se om det var av mennesker eller av dyr. Fant også en par stener som så lit rar ut i sær den ene viste tydelig tegn

på at den hadde våret i meneske henner, for det var borret to hull i den.

Vi har nu tatte hen hit til hoved stasjonen og gjemt den for at ta den med til Norge. Des foruten har jeg hat gebursdag i dag har fylt aten år. Skjønt det er jo aku rat ikke noket at skryte av. Så en hel del med driv is ut for kysten så hvist vi er heldig og få litt ostlig vind i natt, får vi nokk se fjorden ful av driv is i morgen og da bliver det nokk to glade kar rer her ope i hytten. Har vert fint vær i dag, helt vin still med +10⁰ og over skyet Himmel.

Tirsdag den 7. (Juni)

Vin stille og skyfri himmel. Isen er heldig vis ikke kommet in så farvannet er klart enda. Vi har tatt turen ind over til bistasjonen i dag og er tenkt at overnatte hær.

Det første vi gjorde når vi var kommet hit var at ta oss en liten tur ind over til en liten elv ind i fjord bunden for at se efter laks. Og vår opdagelse ferd mislykedes ikke eller for en hel del laks fikk vi se, men største delen var bare små fisk med en og anden stor i lamme.

Vi prøvde då på at fange oss en men det gikk ikke. Til slut tok da Paul geværet og skjøt efter en ner i vannet.



Laksefiske på Grønland. Foto: Walter Molt

Da fikk vi til vår store forbauselse se en stor pen fet laks komme op med buken i været men vi var eller ikke sen om å gripe den da og kom oss til bake til bistasjonen i gjen. Og hær i femtiden tok vi med oss et sildgarn og for ind over igjen med båten, vi gjorde da en par kast med garnet opi en liten kulp og fikk omkring en femti stykker. Dær

av var største delen av den omtrent et k.g. Og den største av den som Paul skjøt var på en tre k.g.

Så til kvelds har vi nu hadt oss en riktig fin lakse stek noget som jeg ikke har smakt på lenge. Riktig fet var den også gjennom snitlig. Des for uten har vi også gått i bad i dag, for første gang i år uten å benytte baljen.

Vi holdt på her i en liten lagune i ner heten av huset. I morgen er vi tenkt at ro til bake til hovedstasjonen for å ruste oss bedre for at take den. Skjønt det er ikke så like til alike vel der ind i fjorden, da det er sånn maser av mygg at man greier ikke stort at drage pusten for at man får næsen full.



Laksefiske med garn på Grønland. Foto frå Ada Johannesen

Onsdag den 8. (Juni)

Vi er nu på Hoved stasjonen i gjen for at stelle oss litt. Jeg har nu bakt brød og kokt medag. Og Paul har prekevert fisken. Des foruten har vi nu gjort for skjelig andet små ting. Så i morgen er vi grei for at ro ind over for at ta laksen i gjen. Men en ting skal være sant, at bak ørene og op efter armene våres vises der gode avtryk efter mygen.

Torsdag den 9. (Juni)

Svak bris av ostlig. Over skyet. Vi er nu kommet ind på bistasjonen i gjen for at forsette laksefiske.

Har også gjort et kast med garnet i dag men fikk ikke noget større kun ni små fisker som vi har kokt til medags i dag. Men så har vi nu to garn ute ståendes og som skal stå til i morgen tilig. Så vi får nu se om vi ikke får noget på dem.

Fredag den 10. (Juni)

Lett bris av ostlig overskyet lit tåke. Vi er blit snytt på fisket i natt og hva det kan komme av vet vi ikke. Har kun fodt tre stykker og dem var ikke stor eller.

Så det ser ut for at dem enten er vekk faret ellers så var det ikke flere en dem vi fikk sist vi var hær. Men vi har nu skiftet garnene på en anden plass i gjen for at la dem stå natten over. Men vist det ikke går i morgen farer vi til bake til hoved stasjonen i gjen.

Lørdag den 11. (Juni)

Har blåst en frisk bris av ostlig i dag med +4⁰. Nu og da kommer det en tåke dott farendes forbi ind over fjorden. Vi er blitt skuffet i nat også på fisket ikke en eneste en. Så vi så det ikke lønsomt at ligge dær inde lenger derfor er vi nu på hovedstasjonen i gjen for at holde helg hær i morgen.

Desfor uten påstår Paul at det er mye bedre at spise egg en og ligge der inde i fjorden og bløyte seg ut på fingrene efter laks. Han har også værtt en liten tur utover fjorden i kveld og plukket sig en to tre teist egg som han også har spist i kvell skjønt meningen var at de skulde være til i morgen. Ja jeg har jo også gjelpt han med et teist egg. Jeg har også halsolt et par sko i dag.

Søndag den 12. (Juni)

Kuling av N.O. Over skyet. Tåke og regn ut på kvelden. Alle gamle, gode merker tyer på att vi skal få oss en storm i løpet av natten eller ut på morgenen.

Mandag den 13. (Juni)

Stormen som vi ventet i går lot sig ikke ventes på svært lenge. Da klokken var fire i morges brakket det løs med sterk storm av ostlig bare så det ulet i veggerne og så sten og mul føk om ruterne. Son har den vedvart i hele dag til i kveld i syv tiden da spaknet den av og dreiet om til en lett bris av norlig.

Ja det har riktig vert en av den gamle sorten som vi hadde her i februar nyst efter at Mortensen gikk åt. Så denne har frisket op noget av de gamle minder fra i vinter av, når det var på det verste og vi satt her inde i hytten og ventet på at veggerne skuld blive inn klemt.

Tirsdag den 14. (Juni)

Svak bris av S.V. Over skyet + 7⁰.

Har hatt oss en liten ror tur ut over fjorden i dag og sett efter egg og forskjellig annet småtteri. Men med egge fangsten gikk det akkurat ikke noget videre godt.

Fant kun to små teist egg inn i en berg revne her bort i andre siden av fjorden. Teist eggan er nu det eneste som er spisendes nu av de to egge sorter vi har fundet hit til.

Onsdag den 15. (Juni)

Svak bris av N.O. Overskyet. + 8⁰. Hær er nu helt fritt for sæl i fjorden ser det ut for. Alfal er det en god stund siden vi så en sist.

Torsdag den 16. (Juni)

Frisk kuling av ostlig. Silregn og tåke + 7⁰. Ind over fjorden kommer det en hel del med driv is med svær fart, så vist den skal forsette slik utover natten er nokk fjorden ful av is til i morgen.

Hær i fire tiden på efter midagen skjød Paul en and som lå hær nedfor huset alene og svømte, og den har vi nu tatt til kvelds. Riktig fet og stor var den også den hadde lår så store at en mand har hatt nokk med at spist den.

Fredag den 17. (Juni)

Frisk bris av N.O. Avtagende til stille ut på efter midagen med + 8⁰ og overskyet. Vi har nu murt oss et røikeri hær ner på berget for at prøve å røike nogen av de største fiskerne vi har hvist været bliver nogen lunde bra i morgen. Nogen rorstur har vi ikke hatt, da hele fjorden er ful av is så at det er ikke og se en åpen vand søyle nogen steder.

Lørdag den 18. (Juni)

Frisk bris av sydlig + 11⁰ skyfri Himmel. Isen har nu fart ut i gjen en stor del av den så i morgen er nokk far vandet klart i gjen hvist vi ikke får oss en osten vinds storm i gjen i løpet av natten eller ut på morgenen, det ser alfal nokså låvendes ut for det, da barometeret er falt en hel del i dag og skyerne er begynt at trekke op i ost. Men vi har nu gjort i fra oss lakse røikingen og smakt på sorten som ikke blev så verst.

Vi er også blitt enig om at gjemme en par av de største til at det kommer båt. Men det kommer nu ant på hvor lenge det blir til den tid. For

bliver det alt for leng har jeg syndig liten tro på at der er mye i gjen av laksen. Men hvist nu isen holder sig utav fjorden blir vi at far ind over nu med det første for at prøve efter den i gjen.

Søndag den 19. (Juni)

Dagen begynte med storm og regn av S.O. Øket til sterk storm ut på efter midagen. I morges når vi tørnet ut var fjorden ganske is fri men før at klokken var tolv medag var hele fjorden fulpakket av store driv is flak med et og andet is fjell i blant.

Så man skjønner at det er ikke lite fart den kommer med, når den er i drekt. Opi fjellet ser det ut for at det har sned isteden for at det har regnet hær nede med sjø kanten. For nu og da når tåken letter lit kan vi under tåke randen se snekanten over fjell knauserne.

Mandag den 20. (Juni)

Frisk bris av N.O. + 8⁰. Skyfri Himmel. Isen er så smått begynt at slakket op i gjen. Barometret er steget litt i dag.

Tirsdag den 21. (Juni)

Lett bris av vestlig skyfri Himmel. Vi har tatt oss en tur ind over til bistasjonen i gjen i dag for å se om det er muligheter for og ta oss nogen lakser til. Men det ser ikke låvende ut kun en har vi fådt i dag. Vi var også en tur in opunder isbren ind i fjorden som det kommer en elv rennende i fra men der var ikke noget at se.

Onsdag den 22 (Juni)

Har rod til bake til hovedstasjonen i gjen da det gikk dårlig med lakse fisket. Fikk kun femten stykker og det var mest små fiskk, kun en stor som var på en fem kg.

Vi har også vert en tur ut over fjorden i dag, fant 8 egg som var både fersk og fin. Har vert vin stille med femten varmegrader i skyggen. Men frammi solen har vi over + 30⁰ om hvert, når solen stå på det høieste.

Torsdag den 23 (Juni)

Vin stille klar himmel + 12⁰.

Fredag den 24. (Juni)

Vind stille og klar Himmel med + 14⁰. Jeg har bakt brød i dag, men en ting skal være sant at det er ikke nogen moro i det. For varmt er det som

bare pokkeren og hvist man går ut for døren er myggen så jevlig at vi holder på at blive levendes op spist av den.

Men nu i kveld er det blåst op en frisk og feiend ostlig bris som har tatt svineriet med sig. Så vi har sotte en god halv time ut for døren og luftet oss.

Men ingen må tro at vi er ferdig med den for det, ind i stuen vår svermer det på hundrede vis av den enda. Så vi skal nu til at gå løs på den med alle remedier som kan skaffes for at få den ut eller drept.

Skjønt det går nu mest ut på at vi klemmer den flat mot vindus ruten hvor den har sin stasjon og vasker den vekk efter på. Hvist været holder sig fint er vi tengt å ta oss en tur Syd over nu med det første for at se efter laks og fuggle egg. Fuggel skyter vi minst av nu da den har egg, for det vil jo være det samme som å øde legge.

Lørdag den 25. (Juni)

I morges tok vi til for at ro syd over, men når vi var kommet ut i mot K.Waalø røk det op med en stiv kuling av ostlig så sterk at det var omulig for oss at greie og ro for bi K.Wallø pynten. Så det eneste vi kunde gjøre var at strekke seil på Moses som vi kalder båten vår og lense unda unda ind over fjorden.

Så med Pedersen til rors og mig fremmi skåtten fløi Moses som en pil efter sjøen.

Søndag den 26. (Juni)

Frisk bris av sydlig klar luft + 14⁰. I dag har vi vert ute og seilt med Moses i gjen og det går ganske bra. Bare det at Moses er ikke det rette navn. Vi skulle eller ha kalt den Metusalem, for det har passet my bedre efter båten. Men for det greier den sig bra.

Mandag den 27. (Juni)

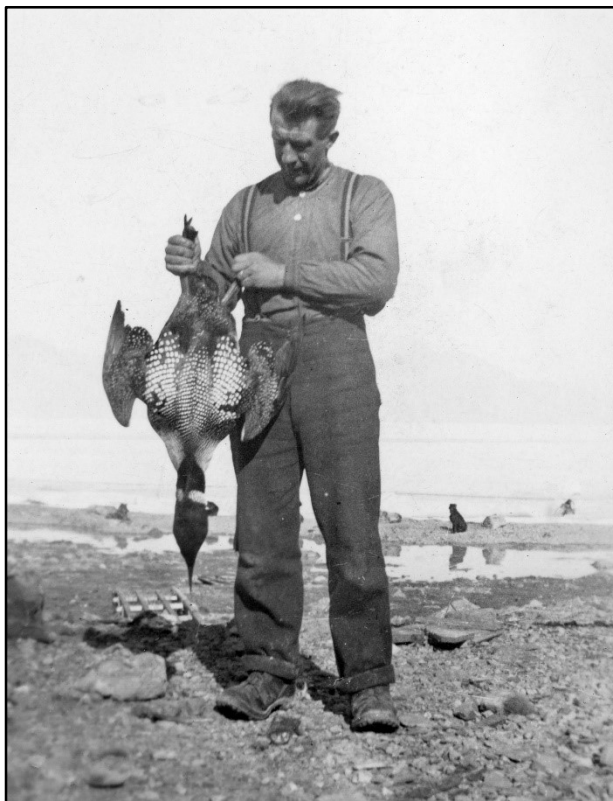
Storm av NN.O. + 10⁰. Jeg har vert en tur opå fjellet i dag men så ikke noget. Ut for kysten er det helt isfritt, både i nord og syd så langt jig kunde se. Paul har vert kokk i dag har hat luft båller og fantasi suppe til medag og ingen ting til kvelds.

Tirsdag den 28. (Juni)

Frisk bris av N.O. + 7⁰.

Onsdag den 29. (Juni)

Svak vekslende bris, delvis skyet. Har vert en tur på fugle jakt i dag. Er kommet lit driv is in over fjorden.



Walter Molt med Storlom 1935. Foto frå Walter Molt

Torsdag den 30. (Juni)

Fint vær + 12⁰. har var en rortur ut over fjorden, fant en erfuggel med fem egg, som hadde vorpet ut på en holme hær ut i fjorden.

Juli 1932.

Har hat oss en seil tur på Moses ind over fjorden i dag, og det gikk ganske bra. Bare det at vi fikk ikke verken fuggel eller fisk så det var ikke mye lønsomt. Har blåst en frisk bris av N.O. med + 15⁰ og delvis skyet.

Myggen er nu så fæl som den aldrig har vert, så det nytter ikke hvor meget vi kyster og klapper efter den, den er like nær gåendes for det. Såg to sæler in i fjorden men det var ikke og få nogen hass på dem. Levende rev ser det ut for at vi ikke skal få en eneste en av.

Lørdag den 2. (Juli)

Helt vindstill + 16⁰. Overskyet.

Søndag den 3. (Juli)

Stille, klar Himmel + 15⁰.

Mandag den 4. (Juli)

Kuling av N.O. Med tåke og regn ut på eftermidagen.

Tirsdag den 5. (Juli)

Frisk bris av ostlig. Overskyet + 8⁰. Fjorden er drevet ful av driv is som består mest bare av store flak, med svære isfötter. Så for en båt har den vert meget vanskelig og kommet i gjennom så tett som den nu er.

Onsdag den 6. (Juli)

Svak bris av ostlig overskyet + 14⁰. Var en rortur ut over fjorden i dag, fant oss nogen egg som var spisendes og skjøt også nogen fugler, for å ha til i morgen midag.

Så også en sæl som lå op på et is flak, noget som vi ikke har sett på lenge. Men den var ikke så venn av sig at vi fikk komme den på skud hold for at den jumpet i sjøen og siden så vi ikke mer til den.

Torsdag den 7. (Juli)

Stiv kuling av N.O. Overskyet + 17⁰. Vinden er avtaget ut på kvelden og luften opklarnet.

Fredag den 8. (Juli)

Vindstille, delvis skyet og + 20⁰. Dagen i dag er den varmeste vi har hatt, men vi får den vell enda varmere før at vi får forlate dete land og for komme gjem til Norge.

I dag har vi hatt oss en riktig stor ut flukt som varte i det hele 8 timer. Var ut over fjorden og sette op båten på sydsiden av fjorden. Tok oss så en gåer tur oppå fjellet for at se hvor dant det så ut vest over fremme kysten.

For da landskapet er son skapt at vi i fra fjellet der ute kan se helt Syd om Lindenov fjord og til begyndelsen av P.R. Christans sund er det en nokså fin ut sikt. Fint veir er det også, litt svak dønning så vit at man kan se det men helt vin stille.

Lørdag den 9. (Juli)

Frisk bris av S.O. + 10⁰. Nu ut på efter midagen har det lakt tett tåke ind og ut over fjorden.

Søndag den 10. (Juli)

Svak bris av Norlig + 10⁰. Tåken som kom i går lettet først i dag i medags tiden.

Mandag den 11. (Juli)

Frisk bris av N.O. + 8⁰. Delvis skyet. Var en tur ut over fjorden i dag for at få oss i noget ferskt kjødt. Traff også til feldig vis på en stor kobbe som vi skjøt ner i vannet, men den sank for oss så vi var meget u heldig.

For det er mye værre og skyt et dyr og så alike vell miste det en at man skyter bom og ikke treffer. Der til har vi jo såre godt trengt at fodt oss lit kobbe kjødt nu da her ikke er noget andet slag å få i en teiste. Og den er jo så liten og vil av sig at det går en hel del av amasjon til, for å få sig så my at man koker en par dager.

Tirsdag den 12. (Juli)

Stille klar Himmel + 15 Lett skyet.

Onsdag den 13 (Juli)

Lett bris av Ostlig med sil regn hele dagen.

Torsdag den 14. (Juli)

Lett bris av Norlig.

Fredag den 15 (Juli)

Vind stille Overskyet + 10⁰.

Lørdag den 16 (juli)

Stiv kuling av N.N.V. Med en og anden regn bøie.

Søndag den 17. (Juli)

Storm av S.O. ut på efter medagen med regn. Var en rortur ut over fjorden i dag men fikk ikke noget. Så den første erfuggel med fem unger som kom ut av redet i dag. De var sandelig ikke stor av sig men sjødyktig var de, med en gang de kom på sjøen dukket de som nogen rene karer. Måsen er nu også ut bred, så skår ungern sitter nu i rad og rekke opi fjell benkerne og strekker på halsen.

Mandag den 18. (Juli)

Vind stille, delvis skyet + 10⁰.

Tirsdag den 19. (Juli)

Vind stile, Delvis skyet 10⁰. Svær dønning. Vi var også i dag en liten rortur.

Onsdag den 20. (Juli)

Vind stille, delvis skyet. I dag har det vært den varmeste dagen vi har hatt har vært 22 grader i skyggen.

Torsdag den 21. (Juli)

I dag er vi ind på bistasjonen in i fjorden for at prøve efter laks men det går dårlig. Ikke en eneste har vi fådt, så det er vel likest at la det være i fred noen uker for å se om det ikke kommer sig.



«Polaris» på Grønland.

Fredag den 22. (Juli)

Overskyet, vindstille + 10⁰.

Lørdag den 23. (Juli)

Jeg har drevet dagen med å bake brød i dag og Paul har vært en liten rortur ut over fjorden.

Den 24 og Mandag den 25 (Juli)

Fint vær begge dager med + 12⁰. Tiden går nu nokså fort nu så det må vel lake mot slutten nu snar for det er vel på tid at det kommer båt snart nu.

Tirsdag den 26. (Juli)

Forutset anelse var ikke u riktig heller. I dag på tur ut over fjorden fikk oss se to master topper stikke frem undan et is fjell ut i fjorden. Men da var vi ikke sen om å komme oss til bake i gjen og få op flagget på hytten våres og ro ombor i gjen.

Wi fikk da hilse på mange kente og fremmede menesker som kom og tok oss i hånden efter tur. Wor efter vi måtte forklare hvor for vi hadde flaget på halv stang og horledes vi hadde hatt det i gjennom vinterens løp.

Så var det oss som skulde høre nyheter fra Norge som mest gikk ut på dårlige tider og så videre. Om bord i skuten som heter Polaris var der to overvintrings ekspedisjoner med radio stasjoner og to fangst menn på hver stasjon og en radio telle grafist til hver.

Den ene av ekspedisjonene skulde til Lindenov fjord og den andre av dem skulde til

Kangerdlugsuakk. Bestemelsen blev da at oss to Paul og jeg skulde fordele oss på hver ekspedisjon. Jeg skulde nord over og Paul til Lindenov fjord.

Wi blev da med Polaris hit til Lindenov fjord og var her i tiden mellom ti og elve. Men neste dag blev vi ombestemt. Meningen var da at Paul og jeg skulde være på vår gamle stasjon og forsette en vinter til. Wi fikk også en motor båt som vi skulde ha vinteren over. Men det sverre det blev ikke så at vi blev i K. Wallø fjorden.

På vei ind over fjorden fikk vi maskin skade og da var det nokk for Paul han vilde ikke ha mer med greierne at bestille og bestemte sig for at vere med til Norge i gjen.

Og det var nok det beste for ham for han var ikke mand for dette over vintrings livet da han var alt for ubestemt og litt for tung vint å vere i sammen med. Så det blev da til det at vi den neste daks morgen den 29 for til bake til Lindenov fjord med motor båten og om bord i skuten.

Her i Lindenov fjord var det gått fort for sig med bygingen da hele hovedstasjonens rame og en del på kledningen var ferdig. Da jeg hadde dårlig lyst at reise gjem igjen til Norge søkte jeg om å få være med på denne Lindenov fjord ekspedisjonen.

Og det gikk ganske bra, da de hadde et svert tereng og der var uvante med forholdene her fikk jeg vere med. Og den 4 August gikk skuten ut her i fra. Wi blev da med den ut for at vere med og hiv på land bistasjonene og sam tidig

skulde vi ta syd over klærne mine fra K. Walløfjorden.

Natten til den femte lå vi uti Lindenov fjord og tok op en del lod skud. Den femte hadde vi på land alle bistasjonerne og kom ind i K. Walløfjorden. Der låg vi da natten over til den skjette August kl tolv. Da lettet vi ankeret og sette ut over fjorden.

Polaris gikk da et stykke syd om K. Wallø med oss vor efter vi mott ta hvær sine to av skedes drammer og et kraftig hand trykk av vær for at vi gikk i båten. Wi så også et skib ute i havet som antagelig motte være en danske.

I dag er det fredag den 12 August

Wi har nu arbeidet hele tiden siden den fjerde med å orne op med provianten og arbeidet med Hovedstasjonen. Tiden går meget fort i vei så at begyndelsen ser nokså lys ut. To snadder har vi også skut og nogen fugler så at vi har hat det nokså fint med sæl kjødt.

Lørdag den 13. (August)

Let norlig bris, tett tåke, overskyet. Wi har nu plenty arbei enda så tiden går nokså fort. Jeg har vert kokk i dag har også bakt brød, men det er nokså vanskelig og få til da ovnen som vi har fodt er et gammelt skrap som forlenge siden burde vere kasert for alers grensen.

Men i steden for det har de sent den hit opover til os aku rat so det ikke skulde være så nøie med det enten vi kunde bruke den heller ikke. Men folk med sund fornuft må da kunde tenke sig til at det man skal ha på en son tur må være orntlige og solide saker for her er jo ikke nogen steder å få det i stan set hvist man ikke greier det selv. Slik som denne ovnen uta disse fire gangerne vi har baket brød er det ikke et eneste som er orntlig spisende end vi steker dem i to av tre timer hvert eneste brød.

Telle grafisten S Årset arbeider som besatt for å få ferdig raioen men den er ikke helt ferdig enda så vi får nu vente og se hva morgen dagen bringer. Wi har også byget opp et proviant hus og fodt ind provi anten så det blir vell å begynde på bistasjonen snart for å få dem også ferdig til vinters

Lørdag den 14 (August)

Overskyet. Tåke og regn. P. Utigard og jeg har vert og trekt op lakse garnene som blev sat ut i går. Men vi fikk ikke noget slaks fisk på dem, så det blev ikke lakse stek til midags som kokken H. Utigard tengte, vi fikk i staden for nøie os med sæl kjødt. Wi har også vert en jakt tur ind over fjorden men fikk kun en lom.

Ind i radio rummet går det stadi frem over tellegrafisten siger at han har hørt bergen i dag men ikke fodt nogen forbindelse.

Mandag den 15. (August)

Klar Himmel. Vind stille. Vi har pakket proviant til bistasjonerne i dag for å blive ferdig til å gå nord over i over morgen hvist været tilater det. Radio telegrafisten arbeider som bare pokkeren ind i radio rummet men hva det blir til vet vi ikke enda kun nu og da hører vi en svart ed komme ut i gjennom døren med følgende en liten kremting, vilket ska vere tegn på at vi skal seti gang motoren i gjen for at han skal prøve og få smelle i vei et telle gram.

Jeg sitter bare og forteller en og anden historie i fra i fjor vinter av og det er ikke fritt for at jig smørret lit på nu og da. Men da er det ikke fritt for at P Utigard titter ut, ferdig med børsa. Forresten er Tromso nokså god til å lyge, ja jeg mener ikke sånn når han snakker alvor, men sånn om aftenen når vi sitter runt peisen og forteller sanfærdige oplevelser.

Tirsdag 16. (August)

Var kok i dag, saa jeg hadde det ganske bra. Det var let bris om morgenen men stilnet utpå dagen. Strålende solskin. Per & Håkon holdt på at gjøre klar båten og diverse andre ting som vi skal ha med i morgen, da vi skal dra av sted for at sette op bistasjonerne.

Kommer da antagelig til at bli borte ca 1 uke så telegrafisten fører boken min i stedet for mig. Han holder ½ dagen paa med radioen. Den arbeider, men ikke som den skal, men han har godt haab om at det skal bli iorden. I aften er det tidlig til køis for vi skal op kl 5 ½ .

(Onsdag)16. (August)

Var oppe i dag kl 5 ½, drak kaffe og begyndte at laste båten. Drak kaffe igjen og drog avgarde ve 9 tiden.

Telegrafisten; Naturligvis det første jeg måtte gjøre var at vaske op først, og jeg tror at det

eneste som hjelper med radioen er at la den få en på toppen, så nu er det full kok. Jeg tenker på denne radioen stadig, men i dag skal den jammen få ferie, så faar vi se på den imorgen igjen.

Det er blikk stille, solskin og nok av fluer og mygg. Ellers er det stille og fredlig her. Den eneste avbrytelse de er hundene som omtrent blir uenige, om et eller andet Eskimoben hver ½ time.

Har bestemt mig for at ta en tur i eftermiddag. Har været en båtur på ca 4 timer, skal nu ha litt mat og så til køis. Kl er nu 12.

(Torsdag) 17. (August)

Gudbevare jeg har sovet i over 12 timer i et trek. Har gjort i stand og er begyndt at forandre antennen. Medan jeg holder på hører jeg båtdur, og forsyne mei kommer guttene alt tilbake så nu kan han overta min kjære dagbok igjen.

Nu vil jeg i korte drag fortelle hvor for vi kom så tilig til bake i gjen. Da vi var kommet til Øi fjorden som den er døpt for, merket vi at vi hadde glemt i gjen skån råker og salt. Lite av brø hadde vi også med, så vi blev snart fri. Håkon skulde da koke grøt til kvelds, men grøt uten salt vilde ikke blive videre vel smakende så han fant da på at han skulde koke den av sjø men utslaget av det kan jeg ikke beskrive, det eneste jeg kan sige var at den ente ner i sjøen i gjen hvor den var taget fra. Wi gjorde da ferdig en bistasjon drog så hit i gjen for å hent det i gjen glemte.

(Fredag) 18 (August)

Hær var alt i skjøneste orden når vi kom hit. Radio telegrafisten kom ner på berget og tok i mot oss. Han hadde jo ikke ventet oss for til lørdag men nu bliver vi her til søndags kveld eller mandaks morgen for at vi drager nord over for å forsette på bistasjonerne. Jeg har bakt brød og vert kokk i dag.

(Lørdag, Søndag) 19 og 20 (August)

I dag er det Håkon som er kok og baker brød for at vi skal have nok med oss på turen. Var lit tåke i morges men lettet ut på dagen. Per og jeg har bare holdt på med at bere i sammen nogen bord stubber som lå her ut over strød runt om huset. Radio telegrafisten holder på med å oversette et telegram som han skal prøve å av sende, men

hvor ledes det går får han selv skrive ned i morgen vist vi reiser her fra.

(Mandag) 21 (August)

Fint vær med solskin og skyfri Himmel. Det blev alike vel ikke nogen reis med oss i dag på grund av uanede fosinkelser. Vi tok oss først en tur indover fjorden for å se ut plass til et hus der inde for det er jo bare galskap at alle bistasjonerne skal stå vegg i vegg i disse små fjorderne på nord siden av Lindenovfjord. Derfor har vi heller besluttet at bygge op et hus her ind i fjorden som er så lang at det har vert plass minst for to til.

Men på vei ind over fikk vi se en motor skøite ligge ind med Danskehytten som står omtrentlig en cirka fem kilometer lenger ind i fjorden en vi.

Men vi forsett bare ind over og så ut plass til huset. Så også et reve spor i sanden. På vei ut over fikk vi se at skuten var kastet løs og var på vei ut over fjorden.

Vi tok den da i gjen her et stykke ut for hytten vår vor den stoppet op en liten stund. Vi loste den da ind hit til hytten vår, vor efter bød dem på land og trakterte dem med kaffe smørbrød og de verse på legg som vi har og by på.

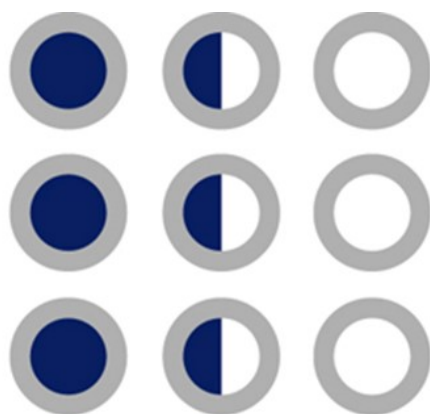
Om bord i båten var der to dansker og tre eskimoer. Utan danskerne fikk vi vite at de var kommet i fra Julianna håp og nor over hit for og drive fiskeri under søkelse av tårsk håkerring og forskjellige andre fiske arter.

De fortalte også at de hadde vert bortig sver silde mengder ind i fjorderne ved Julianna håp og at de hadde fanget nogen med et garn som de hadde med sig.

Men av agn mangel var de gått ind hit i Lindenov fjord for og hente en tønne spekk som skulde stå ind ved danske hytten, men som bjørnen antagelig hadde vert og forsynt sig på vi ga dem da noget spekk som vi hadde liggende her atmed huset og som vi ikke har bruk for.

Til jin jild fikk vi en del av en stor tårsk som de selv hadde fisket.

De lå da her i fra kl 8 åtte og til kl ti 10 for at de gikk ut for at sett sit bruk efter ankering med ordre om at komme ind om her en gang hvist de fikk anledning.



NORMEX

Ozone and Water Technologies

JT MEKANISKE AS

**Leverandør av maskiner og utstyr
for**

næringsmiddelindustrien

Tlf. 70273660 / 97537300

Rapport POLARSTAR – sommaren 2015

Gode Polarstarvenner,
Da er det tid for ein liten situasjonsrapport igjen. Det sig stadig framover i restaureringsarbeidet, men det har no vorte ei litt roligere og stillare periode no.



Nye lukekarma.

I all hovedsak fordi det ved verftet er mengder av ordrer til andre kundar som må prioriterst. Polarstar restaureringa er det som dykk veit ingen stor hast med, det er slikt som vert teke innimellom.

Men skuta er faktisk ganske langt komen i restaureringsarbeidet!

Men ein god del har vorte gjort sidan siste vårrapport. Eg kan kort nemne her at heile messa er utreva, fordi den som kjent skal attende til slik det var på 70 talet.



Nytt stål og ny isolasjon i messa.

Når oss fekk vekk den innreinga som har vore der, kom oss inn til mykje dårleg og rusta stålprofilar og stivarar. Dette har no vorte reparert og framstår som nytt. Også det sokalla “sakrestiet” framover sida (mannskapsmessa), er reven vekk og oss har hatt same jobben der, reparert masse stål der også

Vidare har oss utvendig no gjort oss ferdig på akterdekk, som framstår som nytt og nyprima. Skal malast og ferdiggjerast no i desse dagar, samt at oss i samarbeid med Riksantikvaren skal legg nytt tredekk der.

Det skal naturlegvis gjerast på rette måten og heilt identisk med det som var lagt der for årtier sidan. Spennande å jobbe slik saman med Riksantikvaren.

Når oss har fått godkjent dette akterdekket, veit oss at oss kan fylgje same prosedyrer på galgedekk og hoveddekk som sjølv sagt også skal ha nytt plankedekk.



Nytt plankedekk skal også på plass.

Når den tida kjem, men dette vert ikkje lagt før resten er ferdig og omtrent klar til avgang heim! Men oss har kjøpt inn alt trematerial som skal nyttast, det ligg no til turk på ein spesiell plass. Det er spesiell hard type trevirke, a la Oregon Pine, slik som det er beskreve i tidligare spesifikasjonar. Likt må det vere!

På hoveddekk har det også vore gjort ein del, bl.a har oss skifta dei to lukekarmane ned til lasteroma, som var totalt opprusta og i svært dårleg stand.

Ein god del rørarbeid er også utført, ser ut som ei «never ending story» dette med rør- mykje å ta tak i, men det minkar no! Og i lasteromet har oss byrja fjerne gammal og roten dørk og roten plank i sidene. Dette spesielt i lasteromet nærast styrehus.



Galgedekk er meir eller mindre rydda, og oss har no so smått byrja sjå på sjølve overbygget. Skal skiftast ut eit parti aluminiumsplater i front/sider på styrehus , dette partiet er i svært dårleg forfatning og det er krevjande få dette til slik som det skal framstå.

Utover dette er det ei fryd å vere i maskinromet, der oss med jamne rutiner sjekker maskina og hjelpemotorer. Alt funker veldig bra no, og der ser greitt ut på alle måtar.

Vi tar som sagt dette i ganske rolege former no, og vil vurdere kor fort oss går fram no utover sommar og haust. Oss må ta omsyn til ordresituasjonen ved verftet som sagt.



Vi ynskjer alle Polarstar- og Ishavsmuseums-venner ei fin sommar!
Helsing Johan og Willy

Gamle Eljas

Han gamle Eljas var med «Norna» i fiskje og sonen, han Elias Eliasson var skipper. Men han gamle Eljas var no so syndig låke ta sjøverk.



Ein dag dei låg utpå og brukte etter torsken vart han so stride med landsynninga at dei laut slutte av og snudde innatt.

Han gamle Eljas sat på sjoskrina sitt nede på dørken og kasta opp.

Skuta velte seg i sjøane og gamlingen rausa og ramla snart ned i eine sida av lugaren og snart nede i den andre.

Men på skrinet sat han og kasta opp gjorde han alt i eit.

So kom dei seg inn Breisundet og var komne so langt som inn for Kvitneset. Då kjem han gamle Eljas opp i kappa og stend der og gliser opp i veret. Og so kjem denne replikken til karane på dekk: «Ej tikje no de, dokke va litt snare innjatt i dag.»

Han var ein hardsette kar, han ville dei skulde ligge der lenger uti havet, kor elendig han sjølv var av sjøverken.

Etter Ola Ludvik

Om Rasmus Lars

Han Rasmus Lars fekk prøve seg som skipper på «Bjørn», medan rette skipperen gjekk frå ei tid. Han Lars var heldig og fiska godt den turen.

Emil F. Rasmussen, eigaren, kom bort til han medan dei låg ved buda: «Nå kara, kor det gjenge, er det noke dokke har å utsette på nokon ting ombord?».

«Å ja,» sa han Lars, han tykte dei hadde fiska so pass bra at han kunde tore seg til å bere fram ei lita klage.

«Det er no so at de' kje fritt det leke litt rufftaket, men det er no ikkje verre med det, vil du halde never so kan no alltids eg halde torv».

Etter Peder Brandal

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

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

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



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergøy, Brønnø, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rønde, Raudeberg, Selje, Lauvstad, Olden, Sævi, Vardal, Banstadvika, Lærdal, Gjerdevika, Mollustranda, Leikang, Tjørvåg, Ose, og Åheim.

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L
Spesielt gode resultat for:

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



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L
Spesielt gode resultat for:

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



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.
Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

— Arctic White 40x40

Eksklusive puter
— i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

— Arctic White 40x70

Eksklusive skinn
— i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn
— i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

— Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

