

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 3– 2017 19. årgang kr. 80,-



Leiar:

Laurdag den 26. august går inn i historiebøkene for ishavsbygda Brandal. Vi fekk heim skuta «vår». -Så mykje våte auge har aldri før vore samla i glede på Brandal, var det ein tidlegare ishavsmann som sa på kaia. Han har nok rett. Det var mange som sleit med uklårt syn då skuta kom rundt Kvitneset, gjekk ei æresrunde på fjorden, og innom Hareid, før den la til kai ved Ishavsmuseet presis kl. 14.

Kjære *Polarstar*, velkoma heim.

Over 1300 menneske stod tett på kaia då Ishavets Grand Old Lady kom heim. Skuta som har hatt så stor betydning for mange av dei frammøtte, tidlegare mannskap og reiarlag. Tusenvis av menneske har fått oppleve å segle med *Polarstar*. Som mannskap på ishavet, som turistar på Svalbard, på ekspedisjonar, som Sysselemannsskute, på oljeleiting og mykje mykje meir. Alt dette kan du lese meir om i boka om *Polarstar* som kom ut til heimkomsten.

Heimkomsten til *Polarstar* er det største enkeltarrangementet Ishavsmuseet har gjennomført. Det er mange å takke for at heile arrangementet gjekk så flott som det gjorde. Først å fremst må vi takke mannen bak det heile, Willy Nettet. Utan Willy veit vi ikkje kvar skuta hadde tatt vegen. Men eit veit vi, den hadde ikkje lege nyrestaurert for over 20 million kroner på Hareid hamn i dag.

«Vener tok tak» står det i songen til *Polarstar* som Per Arne Brandal laga til heimkomsten. Han har nok følt seg mykje åleine, Willy, i det svære arbeidet med å få skuta restaurert og heim. Det har ikkje vore berre lett, med dette prosjektet som med alt anna positivt, det er alltid nokre få som prøvar å hindre positive tiltak i å få suksess, og ikkje klarer å sjå at andre lukkast. I Sunnmørsposten tidlegare i sommar kunne vi jamvel lese at han var skulda for å ha stele skuta å tatt den ut av landet. Noko Sunnmørsposten naturlegvis raskt kunne avfeie som vondsinna rykte, og laga ei positiv sak på.

Willy er over snittet glad i Ishavsmuseet og ishavskulturen i Hareid kommune. -Eg har gjort dette i takksemd til bygda mi, sa Willy i

takketalen sin når *Polarstar* kom heim. Willy: på vegne av bygda di, og med stor respekt, takk!

Takk også til alle frivillige som stilte opp for Ishavsmuseet for å gjennomføre arrangementet. Takk til alle dokke som baka kake. Takk til dei som dirigerte trafikk, som stod i kiosk eller serverte, stod i oppvask, til dokke som sette opp telt, og ikkje minst til dei som plukka det ned igjen i den sværaste regnbya vi har sett i haust. Takk til dokke alle som var med.

Takk til Aasen Bildemontering for god hjelp, og for å alltid velvillig låne vekk kaia når Ishavsmuseet ventar båt. Takk til WestAuto som køyrde skytteltrafikk med buss frå Hareid. Takk til Ulstein Mannskor som alltid stiller velvillig opp. Takk til Brandalskoret, til Ronald Øvrelid og The Five Beats for vakker song. Takk til alle dei godt over 2000 som møtte fram dei tre dagane arrangementet varte.

Meir om *Polarstar* sin heimkomst kan du sjå lenger bake i bladet i ei bildekavalkade. Du kan lese Ottar Kaldhol si takk og oppsummering etter *Polarstar* sin heimkomst. Willy har også med ei eiga takk i bladet. Du kan elles i denne utgåva lese om at *Polarstar* er eit flytande kunstgalleri.

Elles i bladet har vi med ein artikkel om ein ishavstur med skuta *Brandal* i 1978. Ragnar Thorseth har skrive artikkel om Bernt Marø, etter eit møte dei hadde i 1975. I spalta Eit 100 års minne kan du lese frå dagboka til Johan Olsen etter leiteekspedisjonen med *Flemsøy* i 1917. Frå arkivet har med ein artikkel om Andreas Nettet som var på ishavet med dei første små skøyten. Kjell Petter Stene skriv om Kings Bay veteranklubb, og om ein tur klubben arrangerte til Ny-Ålesund i september i år.

God lesnad, eg vonar du skal finne noko av interesse også i dette bladet.

Brandal 5. oktober 2017
Webjørn Landmark
Redaktør

Polaris

Det var på Polaris eit år, det var lite is og dei var uvanleg nær Grønland. Denne tida var det heilt vanleg og fange små



isbjørna som dei spikra bur til og tok med heim levande. Men no hadde dei mange isbjørna, og då dei klarte og fange ein til, var det tomt for material til å spikre bur av. Då var det ein av karane som hadde ein god idé. Dei tok eit smørølje-fat og slo ut siste skvetten og laga eit bur av. Men når dei kom heim var det vanskeleg og sjå kva slags dyr det var dei hadde med seg. Det vart ikkje bjørn meir ta den karen.

Sokneprest Norderval

Norderval stod til rors på Kvitungen, og skipper Kvien var i tønna. Kvien stod og ropte ut kva veg han skulle svinge. Men det gjekk ikkje så greit. Når Kvien ropte babord, kom skuta styrbord. Dette gjentok seg fleire gongar. Til slutt så brølte han Kvien; «Ken faen e det sto stend til rors»?

Norderval; «Nei, det e kje hann, det e soknepresten i Ålesund»!

Etter ei stund var det gale igjen. Tilslutt gav Kvien opp og ropte; «Å, herregud, no forlise han skuta»!

Då opna Norderval rorhusruta og ropte opp igjen; «Ja, no Kvien, no påkalla du rette karen»!

Aarvak

Dei skaut ein isbjørn på Aarvak eit år med det same dei var komne i isen. Gamle-Hau varskudde stuerten at no måtte han gjere klar største panna, for no var det storkalas med isbjørnn kjøt!

Men stuerten hadde gått i lære, og hadde fått greie på at isbjørnkjøtet var fullt av trikiner og kunne vere farleg og spise.

«Ja, stuert farr – for mej kan det vere det same kor fullt kjøtet e me trejkaniner, maskinisten og ej skal i alle fall ha oss ei stor svæle no»!

Innhald

Med Brandal i Vesterisen	side 4
Bernt Marø	side 18
Eit 100 års minne	side 25
Boklansering	side 29
Sonen til Marø	side 30
Takk, Polarstarvener	side 34
Skulebesøk	side 37
Hareidsvikas kvite svane	side 39
Glimt frå heimkomsten	side 41
Beathe til Brandal City	side 44
Kings Bay Veteranklubb	side 47
Frå arkivet	side 51

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Polarstar kjem heim. Foto Sigrid Jønsson

ISSN 1891-9480

Med «Brandal» i Vestisen 1978.

Av Arnodd Løe

Selfangstskuta «Brandal» hiver seg tungt i sjøen. Det knaker og skriker i den nesten 70 år gamle treskuta. Den ble bygd ved Skaalurens båtbyggeri i Rosendal i 1911, og var en av de første ishavsskuter spesialbygd for selfangst.

Første selfangsttur var allerede i 1911. «Brandal» har hatt en utrolig historie med fangst, ekspedisjoner, under tysk marine under krigen, årlige ekspedisjoner på Grønland, helt til den ble kondemnert og senket i Gangstøvika høsten 1979.

Det var altså den nest siste selfangstturen for «Brandal» jeg var med på.

Dagboksnotater fra turen følger heretter.

Mannskapsliste M/S «Brandal» 1978.

Brandal Bjarte	Fører	Brandal
Brandal Bjørn	1.skytter	Brandal
Hoel Hans Emil	2.skytter	Ålesund
Olsen Einar	M.sjef	Hareid
Hareide Asle Per	Assistent	Ulstein
Arntsen Jan Henrik	Stuert	Averøy
Isaksen Harald	Fangstmann	Ålesund
Johansen Eivind		Ålesund
Løe Arnodd		Steinkjer
Bru Jørn		Ullensvang
Walderhaug Bjørn		Ålesund
Hansen Henry		Ålesund
Dyrvik Peder jr		Brandal

Reiste hjemmefra med fly fra Værnes kl. 8.30. Ferje og buss ut til Brandal hvor jeg ble møtt av Bjarte Brandal og noen av mannskapet.

Dagen ble brukt til å plassere ekstra solar- og vanntanker i rommet. Tankene som er av stålplater benyttes også til lagring av selskinn når de er tomme. Ellers legges skinnene mellom tankene i rommet. Som underlag brukes plast, da selskinnets verste fiende er rust.

Kvaliteten forringes kraftig dersom det kommer rust på dem. Mannhullene på dekk dekkes også med aluminiumsplater når fangsten er i gang.



Provantering og klargjøring i Ålesund

Fikk også besøk av søsterskipet «Signalhorn» som var ferdig utrustet og som deretter gikk til Ålesund for videre bunkring og proviantering.

Mannskapet bor ikke ombord enda så denne kvelden er det bare jeg ombord. Etter arbeidstid laget jeg mat og ruslet en tur langs kaia.

Like ved der båten lå var det en nedlagt sildoljefabrikk og hvalkokeri. Dette fungerte nå som fiskemottak, der fisken ble saltet for senere eksport. Fabrikken var foreldet slik at lodde heller ikke kunne mottas.

Flere sjarker var innom og leverte fangst. Jeg snakket med en av fiskerne. Han hadde jobb i Nordsjøen. Jobb i 14 dager, hjemme i 3 uker. Disse ukene ble brukt til fiske.

I kveld hadde han 200 kg. rund fisk tatt på juksa til en pris på 3kr. kiloen. Sløyd fisk ble betalt med 4 kroner og 80 øre. En dagsfortjeneste på 600 kr er ikke verst, samtidig med at en har full lønn fra et oljeselskap. For mange blir ferien på 3 uker lang og kjedelig og da er småjobber og fiske en fin avveksling.

Jeg gikk tidlig til sengs. Det å ligge alene ombord i en slik ærverdig ishavsskute setter tankene i sving. Det er lyder overalt. Det knirker i vire og tauverk. Skuta lever, og er i stadig bevegelse selv om den ligger fortøyd til en kai. Tankene kommer også sigende.

Hva er det en har gitt seg ut på. Fra en trygg tilværelse i Bergen med biologistudier til en usikker Vesteristur, men eventyret lokket.



Spekktankene taes om bord i Brandal.

Hva med å gå glipp av våren? Da jeg reiste hjemmefra var det et streif av vår. Et håp om spiring og at nytt liv skal fødes i skog og fjell. Gå glipp av duft av spirende gras og mose. Kjenne dampen av fuktig skogbunn og høre klukkende bekker som renner mot havet.

Samtidig kommer tankene inn på alt oppstyret og demonstrasjonene rundt selfangsten. Er selen virkelig i fare eller tvert i mot slik enkelte forskere hevder, en økende bestand.

Vel, dette kan en ikke si med sikkerhet i dag. Selfangsten er en gammel tradisjonsrik fangst i Norge.

I mer enn 100 år har norske fangstskuter vært i Vestisen, Danmarkstredet og Newfoundland for å hente skinn og spekk. Tidligere var ikke fangsten kvoteregulert og skutene kunne ta et stort antall sel, dersom de kom opp i de store kasteplassene.

Svend Foyn tok med skuta «Elieser» 16400 dyr på 5 dager i 1854. Dette på grunn av gunstige isforhold. Isen hadde frosset slik at selen ikke kunne dykke. Unger og voksne kunne da tas på isen med hakapikene. I dag er selfangsten regulert og samlet kvote i Vestisen er ca. 35-40000 dyr fordelt på 11-12 båter.

Jo det er mye en tenker på før søvnen får overtaket, men det er godt å sove ombord i en skute. En gynger i ett med sjøen og en blir et med havet, en skal jo også leve med det et par måneder.

Onsdag 8/3 78

Dagen brukt til utrustningen av skuta. De siste tankene ble satt under dekk. Seks ekstra solartanker og 2 vanntanker. Livbåter satt på plass. Lange bambusstenger med krok fremme for å hale selen ombord med, dragstjerter, jollevirer, markeringsflagg og mye annet kom på plass. Det er utrolig mye som må ordnes før en ishavsskute er klargjort. Alt ser rotete ut før alt utstyret er plassert og surret.

Ekstratankene ble tømt for vann og skitt(rust). Stueren kom også ombord i dag, så nå blir det også bedre ordening på matstellet.

Onsdag 15/3

Forsinkelse i avgangen da stueren ble sykmeldt og en ny måtte skaffes. Det var ikke lett sånn på sparket, men i kveld er det avgang kl. 21,00. Signalhorn gikk kl. 13.00 i dag. Ellers er vel de fleste båter gått i går 14/3 kl. 18.00.

Ingen har lov til å gå før den tid til Vestisen.

Tirsdag var førstereisgutta på slakteriet i Ålesund. Der fikk vi høre litt etikk og dessuten trening i å drepe selen med hakapik.

Sauehoder ble brukt til å trene på. Selen har tykt spekklag på kraniet og en må slå riktig dersom dyret skal drepes med en gang.

Plansje i instruksjonshefte.

Ferskt frosset kjøtt og fisk stuert i fryser og på galgedekk. Alt i rommet stuert og stemplet.

Ombord er det en veteran blant ishavsgutta. Henry (Hettakall) Hansen. Opprinnelig fra Kvæfjord i Troms, men har hatt tilhold flere steder i landet. Dette er hans 35 tur til ishavet. Ellers har han vært over hele verden med båt.



Hansen med hakapiken.

Han har opplevd mange dramatiske situasjoner i isen og flere av dem har han lovt å fortelle siden. Blant annet den gangen han lå 3 døgn på et isflak med 2 «bluebacker» til selskap i orkan og snøkav. Pga. flere nære ulykker på turer har han litt vondt for å jumpe i dag. Det er såkalt isskrek, men han er en hiva kar til å flå, særlig hettakaller, derav tilnavnet. Men altså mere om dette siden.

Torsdag 16/3

Etter å ha gått fra Ålesund onsdag kveld ble det trøbbel med lensepumpa etter to timer. I høy sjø vasker vannet oppetter skutesida og skitt og rask som ligger der glir ned og tetter til pumpa.

Vi måtte snu og gå tilbake for å rette på skaden, men like før land klarte maskinfolka å få i gang en automatpumpe som lenset båten.



«Brandal» møter grov sjø.

Når det først hadde kommet så mye vann inn er det best å undersøke om det hadde kommet noe inn bunnplata på motoren. Kl. 10.30 ble alt klart til avgang på torsdag og turen har gått fint avbrutt av små stopp for å tette surringer.

Stuerten er forresten litt av en tusenkunstner for å koke i slikt vær. Kopper og kar slenger rundt alle steder.

Det er ute på Egga det ruller verst. Her blir bølgene krappe på grunn av den grunne dybden. Strømmen går nordover og når det er nordøst vind blir det krappe og høye bølger. Sjøen er slakkere lengre ut, der dybden er større.

Vi fulgte leia et stykke nordover mot Molde, deretter kurs 340grader NNV. Kl. 18.00 fikk vi «Signalhorn»s posisjon 67 grader 15 min. Nord og 0,15grader øst. Vi lå da 70 mil bak dem.



Frå overfart Ålesund til Jan Mayen.

Fredag 17/3

«Brandal» hiver seg tungt i sjøen. Det knaker og skriker i den nesten 70 år gamle skuta. Jeg står i rorhuset og ser utover den vuggende sletta med den endeløse rekken av jagende skumhester.

De evinnelige bølgerykkene kommer rullende langt nord-øst fra, stiger, topper, bryter i hvitt skum, siger ned, stiger igjen, utrettelig og uten stans.

De fosser innover lo rekke, skyller i grønnhvit foss over dekket og ned i le. Vannmassene velter alt som er løst med seg, til de finner en vei ut gjennom svalkelukene. Så fosser en ny sjø innover.

Ligger nå halvveis mellom Norge og Jan Mayen. Det blåser liten kuling og skuta duver sterkt i sjøen. Ble nettopp purret for å hjelpe vakten med å sette på plass fryseboksen. Den står på galgedekk og hadde veltet i den sterke rullingen. Ei tønne med salt hadde alt gått over bord. Kokt fisk til middag i dag.

Lørdag 18/3

Klokka er 06.20 og jeg har nettopp gått av vakt, etter å ha vasket nattens bruk av kopper og bestikk. Det går en hel del kaffe på nattevaktene. Det er også vaktens jobb å koke kaffe til de som skal begynne vakta.

Det var strålende vær i natt. En stjerneklar himmel med en voksende halvmåne hengende lavt over horisonten.



Skipper Bjarte Brandal og andreskytter Hans Emil Hoel (tv)

Enkelte ganger flommet nordlyset over himmelen. Sjøen lå blank og fin med en svak dønning.

Med tiltagende sjø nå utover morgenen, og skuta hiver tyngre på seg i sjøen. Likevel er det mulig å komme seg over dekk til fremre lugar uten å måtte slakke ned. Det må gjøres når spruten står over skuta.

Tok en posisjon med Loran C kl. 5.00. Den viste 68° 5'N, 0° 45'Ø. En strekning på 36 mil ble gått på 3 timer i natt. Det gir en fart på 12 mil, som er noe av det beste denne skuta kan prestere. Posisjon kl. 12.00 er 69grader og 5 min N og 0 grader 25min Ø. Ventes å passere Jan Mayen ca. kl. 4.00 i morgen. Spiste kjøttkaker til middag.

Begynte vakta kl. 18.00 Pos. 69gr39min N, 1gr23min V.

Hadde en lengre prat med skipperen om ishavet. Hans far var ishavskipper som han selv. Sønnen Bjørn er 1. skytter ombord i år, så det er tradisjon i familien. Han snakket om bjørn, sel og isforhold (Odden).

Vi hadde økende vind fra sør som etterhvert dreide til stiv sør-vest kuling. Været skifter fort i Vestisen. Den ene dagen med regn, den neste med snø og sprengkulde.

Hørte på radioen at Nordlandskutene pratet med hjelpeskipet Harmoni. Mye sørpe og lite sel. Fly ankommet Jan Mayen, så i år er det første gang fly benyttes til leting etter sel i Vestisen, men nytten av det kan være varierende pga. ustabile værforhold med dårlig sikt og skodde.

Noen laget slire til knivene i løpet av dagen. Tre er materialet.

Søndag 19/3

Klokka er 12.30. Har nettopp gått av vakt og ligger i køya og skriver. Vi nærmer oss iskanten og farten er redusert da det kan være isflak i sjøen. Radaren brukes også for å registrere isfjell. Møtte den første issørpe og flak kl. 6.00. Pos. 71° 40'N, 4° 30'V.

Kom etter hvert inn i tykkere og tettere is, hvor en del klappmyss ble observert. Jeg våknet av at skuta dunket mot isflakene og sto da opp for å se utover Vestisen for første gang. Det var et mektig skue.

Tallerken-is overalt. Ismåker i store flokker ga fra seg hese skrik. Musa hadde kastet og hele familien, blueback, mus og hettakall lå på flakene. Stor dønning i førstningen men mindre etter hvert som vi kom inn i isen. Til slutt ble det helt rolig da vi la oss til for natten.

Hørte på værvarslinga at det var full storm SV på overfarten Ålesund-Jan Mayen, så vi var heldige som klarte å komme inn i isen en dag før. Det kunne blitt stridt hadde vi vært et døgn senere ute.



Forfatteren, Arnodd Løe, drar blueback.

Kom etter hvert til en brukbar kaste plass (klappmyss) og vi la oss like ved flaket. Alt i rommet ble tatt opp og klargjort. Joller på plass. Leidere og planker til å stå på framme gjort klare. Alt utstyr plassert klart til fangst. Middag: svinestek og surkål, ananas til dessert. Kniver, stål og bryne utdelt og slirer ble gjort ferdige.



Blueback og «mus» i jollen på vei om bord.

En Klappmyssfamilie lå like ved skuta og jeg gikk bort til dem. Hettakallen gled straks ned i vannet, musa stakk da jeg var helt ved den. Ungen kunne klappes, men da Hettakallen var nærgående trakk jeg meg bort.

Det er ingen spøk å få et slikt dyr på 300 kg etter seg. De er uhyre snare og det kan være vanskelig å løpe fra den. Det beste er å gå i ring, da den beveger seg langsommere rundt enn rett frem.

Besøk av «Signalhorn». Tre nordlandskuter lå like ved og denne natta er vi 5 skuter til ro her. «Brandal», «Signalhorn», «Heimen» og to til.

Pos. 71 grader 55minutter N, 5 grader 40 minutter V. Vaktene ble satt i dag og jeg skal gå 12-6 vakta så det er best å få litt søvn.

Mandag 20/3

Middag, kjøtt i brun saus, blomkålsuppe.

Melding om fly på leiting etter sel. 500 n.mil fløyet. En del Klappmyss å se, men spredte forekomster. Storm i havet og svær dønning med spredt is. Prøveskyting av gevær.

«Harmoni» posisjon 71grader N, 11grader V. «Brandal», «Signalhorn» og «Polstjerna» ligger like ved hverandre. Pos. kl.13.30 71*19' N, 5* 40'V.

«Harmoni» fikk melding om båter i Vestisen 1978 og deres pos. kl.22.30.

Kvitungen	N 72* 40'---V8* 35'
Polstjerna	N 72*30'---V 6* 05'
Heimen	N 72*14'---V6* 10'
Hisø	N 72*20'---V ?
Kvitbjørn	N 72*40' ---V 8*35'
Selis	N 72* 27'---V 6*
Svaløy	N 72* 30'--- V 6*35'
Polarfangst	N ? --- V ?

Kvote for «Brandal» i 1978:

1364 Kvitunger

2364 Bluebacker

80 Klappmyss hunn (mus)

727 Klappmyss hann (hettakall)

Selen vi skulle fangste var Klappmyss og Grønlands-sel.

Grønlands-selen er en middels stor selart, 1.5m til 2 m lang. Den har en avlang svart harpeligende flekk langs begge sider. Engelskmenn kaller den «saddle-back» eller «harp seal».

Ungen er ca. 70 cm lang ved fødselen og med et tykt spekklag under skinnet. Den har en vakker hvit, langhåret bløtt ullpels. Det er denne pelsen, whitecoat, som er så ettertraktet. Så lenge ungene har denne hvite pelsen går den ikke i vannet og er et lett bytte for selfangerne.

Det er først etter ca. 3 uker pelsen blir vanntett.



Besøk av «Signalhorn»

Den hvite pelsen felles og i denne perioden kalles den «lurv». Etter 8-10 dager kommer ungseldrakten som er lys sølvgrå med spredte mørke flekker.

Grønlands-selen finnes i store deler av det nordlige ishav, men for norsk selfangst er det områdene ved Newfoundland, Østisen og Vestisen som er mest interessante.

En stor yngleplass har den i havet nordøst for Jan Mayen. Store flokker kommer trekkende langs iskanten nordøst fra. Hundretusener kan samles på denne yngleplassen.

I de årene denne såkalte «isodden» dannes, er det gjerne hit Grønlands-selen søker. I midten av denne odden føder hunnene ungene i midten av mars fram til begynnelsen av april. Det er dette område vi gjerne vil finne.

Den andre selarten som er ettertraktet for selfangerne er Klappmyssen. Den tilhører en egen familie og dens nære slektning er Sjøelefanten. Klappmyssen er etter Storkobben den største av Nordens seler. Hannen blir opptil 2.5m og hunnen 2m. Hannens hodehud er løs og elastisk og kan blåses opp til en stor hette. Derav navnet «Hettakall».

Ungene har ikke en ullpels som Grønlands-selens, men en glatt pels av dekkhår. Fargen er grå, nærmest blålig og kalles derfor «Blueback». Klappmyssen er en mere utpreget havsel enn Grønlands-selen, men i Danmarkstredet kan det samles store mengder av den, særlig i juni- juli når den har hårfelling. Men allerede i april finner norske selfangere Klappmyss i Stredet.

Tirsdag 21/3

Det var et strålende vær i natt. Klar himmel med en fullkommen måne. Det var Vestisen på sitt beste. Det lå 4-5 skuter rundt i horisonten og det bleke månelyslet laget en trolsk stemning utover ishavet.

Dagen brukt til å ordne de saker som manglet. Spleising av tau til drakter ol.

Ellers en økende spenning og kribling i magen om hva morgendagen vil bringe. Fly på vingene hele dagen. Noen små kast observert, men lite eller ingen sel å se fra skuta. Noen hettakaller stakk nysgjerrig hode opp enkelte ganger like ved skuta.



Stemningsbilde fra Vestisen.

Spilte kort om kvelden og gikk tidlig til sengs for å være uthvilt til i morgen. Alle har frivakt i natt.

Håper det blir en strevsom dag i morgen.

Onsdag 22/3

22 mars kl. 7 GMT dvs. kl.8.00 her i Vestisen startet første fangstdag. Det var en klar vintermorgen da vi tørnet ut. Sola var ennå ikke oppe, men i sydøst flammet himmelen i sterke gule og røde farger. Det kan bare være noen minutter før soløyet titter opp over horisonten.

Vi ligger sammen med tre andre norske skuter og to russiske selfangere, store skuter på over 2000 tonn. Utover formiddagen er det full fart med fangsting.

Klappmysskastet er lite og selen ligger spredt. Konkurransen mellom skutene blir hard og det blir mange kappløp før selen du har sett deg ut blir din.

Fra baugen smeller skuddene tett straks skuta kommer oppunder flaket der klappmyssfamilien ligger. Hettakallen som kan veie 300 kg. får først en Krag Jørgensen-kule i skallen. Deretter musa som nøler lenge med å jumpe i vannet.

Nå er baugen like ved flaket og to mann jumper ned på isen. En med jolleviren og en med hakapiken som han slår i hjel bluebacken, den nyfødte ungen med.

Fremdeles mens skuta er i sig er dyrene kneblet til jollen og sekunder senere ligger de på dekk, mens jumperne så vidt får slengt seg over rekka før skipperen i utkikstønna setter kurs mot neste selfamilie.



Kviting i jollen og på dekk.

I dønning og slakk is som vi hadde første fangstdagen er det ingen ufarlig jobb å springe på isen. Faller du uti må en være rask til å komme seg opp før flakene smeller sammen igjen, ellers kan det gå hardt utover bein og armer. Det er også en kald fornøyelse å falle i vannet som holder en temperatur på ca. -1.7 grader.

Utover ettermiddagen minket det med klappmyss og når vi legger oss til ro for natten har vi 102 blueback, 31 mus og 22 hettakaller.

Litt over midnatt er siste dyret flådd og skinnene vasket og lagt utover dekk til avkjøling. Det var ingen stor dag, men en bra begynnelse og optimismen brer seg i blodstenkte fjes.

For meg som var med på dette for første gang gjorde fangstingen litt av et inntrykk.

Alt foregår i springfart. Og det må gå raskt for det er flere om bytte, og skipperen tåler ingen unnaluring. Det er knallhardt både for trente og utrente. Bluebackene som er forlatt av mora blir slått med slagkrok og deretter dratt på isen til skuta. Med sine 30-40 kilo er de tunge å dra på i 30 cm snø og oppskrudd is. Jeg må tilstå at det verker litt i beina. Dessuten er det kaldt 15-20 minusgrader og gradene er atskillige kaldere her enn i Trøndelag.

Et nydelig vær er det første fangstdagen. Lyset er så sterkt at solbriller er obligatorisk dersom en ikke skal bli snøblind. Da jeg går over dekk for å legge meg ved 2 tiden flammer et fantastisk

nordlys over himmelvelvingen. Og aldri har jeg sett et slikt imponerende nordlys som her.

Torsdag 23/3

9 blå, 4 mus og 4 hettakaller.

Vannet frøs, slik at jeg fikk en brønn like ved køya. Brann i byssa, men avverget i siste liten. Årsaken var at vifta stoppet.

Fredag 24/3

10 blå, 1mus 9 hettakaller.

Vannet fortsatt frosset.

Fikk flymelding om selkast (grønlands-sel) på ca N 73* 20' og V 7* 45', men da det kom melding om klappmyss lengre sydøst dreide vi derover og fikk 20 dyr sent på ettermiddagen. Noen dyr er det nok her, men de ligger veldig spredt. Ungene er nettopp kasta. Det samme hadde grønlands-selen. «Heimen» og «Polarfangst» ligg like ved oss for natta. Litt bedre fangster lengre vest, men stort sett dårlig. Får håpe på en bedre dag i morgen.



Russisk fangstskute.

Lørdag 25/3 Påskeaften.

Stuerten laget bløtkake til kaffen.

Plukkfangst. 13 blå, 13 mus og 3 hettakaller.

Gikk hele dagen til ny posisjon.

Søndag 26/3

Plukkfangst. 130 blå, mus og 1 kall.

To russere like ved. Ligger 300 m fra oss i natt. Kaldt vær minus 10 grader.

Mandag 27/3.
Plukkfangst. 47 blå og 3 mus.
Kaldt og surt vær, minus 10 grader.

Tirsdag 28/3
19 blueback. Minus 12 grader og vind.
Meldinger fra andre båter som ligger lengre nord i et Grøndlands-sel kast. Er på vei, og skulle nå dit i morgen. Meldt nord-øst kuling, så det å flå på et isflak i dette været blir surt.

Fredag 31/3.
Så har det skjedd, det selfangerne frykter mest. Fryse fast i isen. Isen har oss i sitt favntak på 72* 08' N og 10' V. De siste 3 dager har vi bauget oss nord og nord-øst for å komme fram til selkastet lengre nord, ca. 72* 40' N, men en voldsom tung og treg is har hindret oss i å nå fram.

Og nå ser det mørkere ut en noensinne. «Polarfangst», «Svaløy» og «Selis» er også omtrent fast. «Signalhorn» likeledes, den ligger på siden av oss. Den hadde også maskinskade i dag tidlig. Kjølevannspumpa var ute av funksjon, men ved hjelp av maskinisten vår, Einar Olsen, ble skaden utbedret. Dessuten lekker den som en sil.

De siste dagene er det blitt plukkfangst, ca. 55 dyr. Fikk en del familier i går.

Hørte på meldingene i kveld. Språket som brukes her oppe er mye sjargong og en må nesten være fangstmann for å forstå det. Skipperen på «Selis» meldte at dagens fangst var en kall og en guttonge. Det vakte almen munterhet i messa.

Meldingene er interessante å høre på om kveldene. Dagens posisjon og fangst oppgis, selv om skutas posisjon må tas med en klype salt dersom de er kommet inn i fangst. Det hender nok at resultatet blir holdt tilbake noen dager til kvoten er fylt, er en kommet inn i et godt kast.

Posisjon må oppgis til «Harmoni» slik at den som hjelpebåt kan assistere hurtig skulle det skje noe. Det er lege og mekanikere ombord, og den kan dessuten hjelpe ut båter som sitter fast. «Svaløy» ba om slik hjelp i kveld, da den er fast på nordenden av Jan Mayen.

En farlig plass å fryse fast på, da isen blir presset sammen der. Men isen kan slakke fort igjen,



«Signalhorn» i råka etter oss.

variasjon med flo og fjære, slik at de ville avvente situasjonen. Streng kulde, minus 18 grader har gjort at sørpa har frosset og isen har blitt fryktelig treg å gå i.

Siste nattevakt med spyling av tanker var hard. Tankene ble reingjort for å ha kvitingskinn på, dersom vi kommer oss inn i kastet, men nå ser jo det hele mørkt ut. Hogg sveiver i dag og skar en del ryggkjøtt.

Hver kveld blir det laget små smakebiter i byssa.

Lørdag 1/4.

1. april i Vesterisen. Tett og tung is. Vanskelig å komme inn i selkastet og vi har for det meste gått sydover og østover for å komme ut av det verste isbeltet.

Det å fryse fast her er ingen spøk. Fangsten blir selvsagt ødelagt, men alvorligere er det dersom været blir dårligere med vind og dermed skruing. Men ut på kvelden kom vi ut i slakkere is, og akkurat nå ligger vi bak «Signalhorn» og er på nytt på vei inn i selkastet, som skal ligge lengre vest.

«Signalhorn» bruker islyset og vi ligger bare å glir etter i råka. Skutene holder bra fart nå. «Harmoni» har trolig bauet noen nordlandsskuter inn i feltet, og det har skapt en bitter tone ombord. Det er etter forskriftene ikke lovlig. Den skal bare fungere som hjelpeskip, dersom skutene sitter fast inne i isen. Ikke for at de skal komme fortere fram til et selkast.

Selforsker Øritsland kom med en advarende finger til selfangerne i meldetjenesten i kveld. Det ble påstått at mye av fangstingen foregikk ulovlig. Kvitunger ble slått og dratt i dunger uten at blodårene til sveivene først var skåret over. Han skulle ta dette opp i selfangstrådet, og påstod at det ble vanskelig å forsvare skutene i dette punktet.

Folk ombord ble forbannet da dette gikk over radioen. Etter deres mening hadde han ingen myndighet til å hevde dette for hele verden.

Nok om dette. Aprilnatten inneholder så mange tanker. Vårforntemmelser er vel noe alle har i disse dager. Her i Vestisen er de nok også frempå, selv om det er lite som minner om vår. Våren er tiden da alt vokser og gror. Nytt liv blir skapt, selv her i isødet.

Nydelige Blueback, ser med store blanke øyne på deg når du nærmer deg. Hva er dette for en underlig skapning.

Jeg må tilstå at det gjør vondt å slå ihjel disse fantastiske flotte dyra. Når en tenker at skinnene fra disse etterstribes kun for luksus blir det enda verre. Kjøttet kunne utnyttes. Jeg har spist sveiver, ryggkjøtt og hjerter og alt sammen er nydelig mat. Alt kan ikke måles i økonomi, og med den bestand av sel som er i Vestisen mener jeg at kvotene, eller aller helst hele spørsmålet om selfangst må vurderes på nytt. Hastverk og økonomisk vinning gjør sitt til at humane avlivningsmåter ofte blir skjøvet i bakgrunnen. Det kan ikke bortforklares.



«Brandal» i solnedgang i Vestisen

Søndag 2/4

Aprilnatten gjør en litt sentimental. Pat Boon synger «April love» på radioen og jeg kjente lukta av kumøkk og fuktig mose med en gang. Ja, det skal bli deilig å komme hjem til skog og mark igjen, selv om havet er fantastisk. Fangsten i dag ble 1 kall, 1 mus og 10 blueback. Ikke mye å skryte av, men en får håpe det går bedre siden.

Mandag 3/4

Jeg sitter på nattevakta og skriver.

«Signalhorn» ligger på siden av oss. Var ombord og pratet og så på radioutstyret. Hadde en prat med Jan Mayen om vær og nyheter.

Vi har bauet i flere dager for å komme fram til kastet, og i dag fikk vi den første kvitungen. Ellers 1 kall og 10 blå. Det er en voldsom skalling i bauingen nå, så skriften blir nok deretter.

Vi har lekkasje framme og ishuda (jernplatene) framme er skrellet opp langs sida. Det spørs om ikke lekkasjene på overfarten, hvis en kommer så langt, blir større.

«Signalhorn» måtte bore 3 hull i dørken framme på lugaren for å få vannet ned i kjølen på grunn av lekkasje.

En del folk fra «Signalhorn» kom ombord og over en pils ble det fortalt mange ishavshistorier. Eks. Sørpelosen som kjørte rundt i sin egen råk, med kommentaren: Her har det gått en skute før. Og den om skipperen som drakk en flaske Smirnoff før han tørnet ut om morgenen. Nå, det har vel vært mang en fest og artige tilfelle her i isen.

Fantastisk fin natt. Nordlys, - 2 grader og stjerneklart. Skipperen opp kl. 4 og vi begynte skallingen videre. Vi er 20 mil fra kastet nå. Kanskje er vi framme i dag. Vakta er ferdig så det skal bli godt med litt søvn. Mye sel i vannet i dag.

Tirsdag 4/4

Kom inn i selkastet ved 20- tiden. Selen brekte og skrek alle steder, men til stor skuffelse var den merka. Malingen på ryggen var vanskelig å se, så ved uhell ble det tatt en del merka dyr. Plastmerkene på bakloffene er ikke greie å se når de ligger på isen.



Plukkfangst.

Dårlig sikt, skodde. Dårlig værvarsel, sør-vest kuling og snøbyger.

«Signalhorn» ligger på siden av oss. Folka ombord skar ryggkjøtt og laget pengepunger av sveiveskinn.

Kollisjon i dag tidlig med «Signalhorn». Reparasjon i baugen for den hos «Harmoni» i morgen. God natt, kl. er 24.40.

Onsdag 5/4

Plukkfangst, ca. 50 hvite og 11 blå. Skade i baugen, slik at vi la oss til ro ved «Harmoni» for å vente på reparasjon etter «Signalhorn».

Skrotter overalt på isen. Her hadde det vært storfangsting, men vi ble for sene inn i dette kastet.

Torsdag 6/4

Ligger fremdeles ved «Harmoni» og

«Signalhorn». Skaden gjør at skipperen tør ikke bauge i denne harde isen. Is-platene er revet opp på styrbord side, 1/2 meter i lengde og et stykke over og under vannlinjen.

Skutene kan tåle ganske store lekkasjer og skader når de er inne i isen. Det er først på hjemveien problemene oppstår.

Vi går glipp av flere dagers fangst, men ansvaret for mannskap og båt er så stort at å gå videre med denne skaden er for stor.

En og annen kviting blir fanget fra der vi ligger. En kan nesten si det foregår på Newfoundland maner, hvor fangsting foregår fra land eller langt borte fra skutene.

Fotografert kvitunger og voksne Grønlands-sel i dag. De er veldig nysgjerrige og hodene stikker opp alle steder der kvitungene ligger. Den ynkelige kvite skapningen med de troskyldige øynene breker og skriker som et barn som er redd for å komme bort fra moren sin.

Flott terreng rundt skuta. Skrugarder og åpne vannpytter gjør det til et fasinerende landskap. Håper det kommer fint fram på fotografiene. Lyset her er for skarpt til 200 ASA film. I sol må solbriller brukes hele tiden.

Var og besøkte «Signalhorn» og «Harmoni». «Signalhorn» var kjørt opp på en isfot og fastgjort i «Harmoni» med en vire. Slagside ble



Reperasjoner på «Signalhorn»

ordnet ved å binde tau i masta, la det gå under et flak og forhale på «Harmoni». Slik kunne en nå lenger ned på skutesida.

Pratet med skipper Jacobsen på «Harmoni». Han mente at selbestanden i Vestisen ikke er stor nok til de kvotene som er i dag.

Det har vist seg at fangstmengden har gått ned for hvert år. Skal en skute eller to få full kvote, vil de andre få minimalt. Det er ikke sel nok til alle skutene. 4-5 skuter færre skulle deltatt i fangsten.

Det ville altså vært mye bedre økonomisk å la 6 skuter fått fangste i stedet for 11 slik som i år. I dag er det «den enes nød, den annens brød».

De moderne stålskutene, «Kvitbjørn», «Kvitungen» og «Polarfangst», konkurrerer også ut de gamle treskutene. Slik selen ligger spredt over store områder de siste årene er plukkfangst mer og mer alminnelig.

Stålskutene med kraftige motorer kommer hurtigere fram og går dessuten i vanskeligere is enn treskutene. De har etter manges mening utspilt sin rolle i selfangsten. Skutene begynner jo også å bli temmelig gamle. Det er snart ikke annet enn ishuda som holder de sammen.

I kveld var det kino ombord i «Harmoni». «Raidet på Entebbe» ble vist, og mannskap fra «Signalhorn» og «Brandal» møtte mannsterke opp. Det er jo ikke helt vanlig med kino i Vestisen.

Telegrafisten på «Harmoni» var kinomaskinist og alle var samlet i messa. Et par Tuborg gled også ned. Det ble snakk om en senere filmkveld. «Kanonene på Navarone» skulle også finnes ombord. Blir en liggende til rep. noen dager er det fint å ha noe å bedrive tiden med.

Pratet med «gnisten» ombord. Jeg var jo interessert i radio og navigasjonssystem med tanke på sommerens planlagte seiltur rundt Island. Han mente at det å få tak i brukt utstyr i en sjøfartsby ikke ville være så umulig.

Sitter på nattevakt 12-6 å skriver dette. 2. skytter er oppe i rorhuset og jeg får prøve å lure til meg en liten vask i natt. Føler meg svært skitten etter uker uten vann på kroppen. Men det er slik at ferskvann må spares på.

Vanntemperaturen innbyr heller ikke til noe isbad. Den holder mellom -1,8 til -2,1 grader Litt variasjon etter som vind og strøm er. Under -2,8 kommer den ikke her. Så høy saltholdighet blir det ikke.

Mange vitenskapelige data blir notert ombord på «Harmoni». Utsikter til vær blir også notert. Bok om skyformasjoner og spådommer pga. dette ble brukt. Torger Øritsland og en annen forsker fra Australia er også med. Merking av sel og prøver skal også foretas. Men som sagt det badet.



«Harmoni» dreg «Brandal» opp på isen for reperasjon.

Fredag 7/4

Skuta kjørt opp på et isflak til reparasjon. «Harmoni» la seg på tvert foran og halte samtidig som vi brukte full motorkraft. Tau fra masta, under et isflak og så haling fra «Harmoni» fikk skuta til å krenge over slik at skaden kunne nåes.

Dagen gikk til fotografering. Saltet ned en tønne sveiver.

Kino på «Harmoni» om kvelden. «Kanonene på Navarone» ble vist.

Hadde en lengre prat med Torger Øritsland og en Australsk forsker, om selfangst og sel rent generelt. Som sagt ble det foretatt merking av sel for å finne ut om vandringsene. Prøver ble tatt av blod og innsamlet hypofyser for å finne ut sammenhengen mellom melkeproduksjon og fettinnhold i melken.

Selungene legger noe voldsomt på seg de første dagene. Blueback f.eks. dies i 14 dager av moren. Deretter ligger den 10 dager til på isen før den har tært så mye på spekket at den er nødt til å gå i vannet. Da trekker den ut til iskanten for å fange fisk.



«Brandal» får reparert baugskade.

Selen spiser ikke på kasteplassene, bare hvis den kommer over noe. Det er lite fisk inne under isen. Polartorsk og reker er helst ute ved kanten eller i åpent hav.

Det ble veldig raskt kaldt -15 grader og en fryktelig vind ut på kvelden. Det ulte og pep og snørokket stod over skutene og isen. Etter et slikt snøvær er det farlig å fangste på isen. Det er umulig å se hvor det er flak og ikke flak. Sørpa er dekket av snø, men den holder deg ikke og det kan bli en ufrivillig dukkert. Vannet holder -2 grader og er du et stykke fra skuta er dette alvorlige ting.

Regnet ut driften i isen de dagene vi lå stille. Jeg fikk nøyaktige posisjoner hos «Harmoni». Mannskapet hos «Harmoni» arbeidet i 2 skift og skaden ble utbedret i løpet av natta, men dykkerarbeid måtte tas neste dag. Sveise fast platene under vann. Noen plankebiter av ishuda måtte også legges inn for å stive av.

Lørdag 8/4

Fortsatt stiv kuling og isende kaldt. Umulig å være ute på dekk uten 3-4 gensere, kjeledress og oljehyre. Skinnlue og 2 par votter. Snø trengte inn over alt. Til og med veggene i byssa ble dekket av rim. Ca.15 minus, men kuldegradene her i isen virker 3 ganger verre enn på land.

Skaden reparert ut på ettermiddagen og vi fulgte etter «Harmoni» sørover til vi la still ved 22-tiden.

Er på vei nærmere Jan Mayen for plukkfangst ute i iskanten. Plattet ned skinn i natt. Kvitunger på tanken. Blueback i rommet. Plast i bunnen og veggene i tanken, slik at rust ikke kommer på skinnene. Vanskelig å få stivspekte skinn ned gjennom åpningene. Mye banning før alle var på plass. Hoppet i bingen kl.5.30.

Søndag 9/4

Fulgte «Harmoni» sør-østover. Stiv kuling, 15 minus, tung is og vi ble sittende fast sammen med «Harmoni» og «Signalhorn» i kveldinga. Taket løsnet og vi kunne gå videre ved 4 tiden. «Signalhorn» spadet løs snø for å tine.

Vi bygget en iglo på isen. De som kommer forbi dette byggverk med flagget på topp skal sannelig få lure. Roald Amundsens etterlatenskaper? Laget bløtkake og byttet pils i twist.



Vi bygget iglo på isen.

Mandag 10/4

Vår posisjon i kveld er 70° 57' N og 4° 10' V, rett østenfor Jan Mayen. «Kvitungen» ligger like ved, «Signalhorn» litt lengre fra. Passerte tett ved Jan Mayen på formiddagen. Tok noen fotografier.

En familie polarrev observert på isen. Kald isende vind, litt mildere ut på kvelden, men fortsatt stiv kuling. Dagens fangst 25 blueback. Telegram om at selkvoten kan fylles med gammelsel.

Da vi kom ut i sjøen med litt høyere temperatur tinte rørene og vannet kom tilbake. Endelig

slipper vi vannhentingene til lugaren. Det blir fort kaldt når kappedøra og døra inn til lugaren åpnes. Strimler med is med en og annen blueback, men i slikt vær jumper de lett. Er det fint vær og de er tørre i pelsen ligger de lengre og det er lettere å skyte de.

Tirsdag 11/4

Stiv-sterk kuling 7 minus. Enkelte dyr, ca.25 blå. Sist natt sterk isdrift sørover. Skipperen mente dette førte til oppriving av selkastet og muligheter for plukk lengre ute. Drivtømmer observert.

Onsdag 12/4

Fortsatt sterk vind, men mildere. Ganske bra plukk, ca.80 blå, 1 grå og vi skjøt også en kobbe. Den hadde noen store merkelige arr, muligens fra bjørn. Plattet ned skinn på nattevakta. Jævlig vind å arbeide i.

Torsdag 13/4

Spaknende vind, men mye dønning. Vi la still ved 17 tiden, da det er vanskelig å plukke. Ca. 30 dyr grå og blå.

Fredag 14/4

Pent vær, 2 minus, sol og lite vind. Plukking om formiddagen, men kom inn i et kvitungekast på ettermiddagen.

Fikk plutselig kikkerten full av gråing (lurv). Kvitungen var i ferd med å skifte pels. Vi lå 18 mil fra Jan Mayen og Beerenberg reiste seg flott gjennom tåkeheimen. Den er oftest innhyllt av tåke så det er ikke så ofte en får til å fotografere den.

Det ble plukking fra skuta og folk på isen som dro sammen i dunger. Skuta gikk fra den ene til den andre dungen, kneblet og trakk ombord. 3 mann, deriblant meg selv, gikk i vannet. Det er en kald og farlig fornøyelse i dønning.

Flakene kan slå sammen og dermed bryte både bein og armer.

Snart er hele dekket fullt, og 2 mann har det travelt med å flå de dyrene som ennå ikke er flenset. I løpet av 2 timer har vi 400 dyr ombord. Sent på natt er vi ferdige med flåing og spyling av skinn. Det er lenge siden vi har spist og stuerten har laget selbiff med kokte poteter. Rene herrekosten, da kvitungene hittil har levd



Beerenberg, Jan Mayen.

utelukkende på melk. Kjøttet er svart og mørkt og har en utpreget viltsmak.

Det er et fantastisk vær i natt. Nå kl. 2 ligger Beerenberg i horisonten og den er helt klar. Voksende måne lyser på himmelen, og nordlyset flammer over hvelvingen. Det er purring kl. 5.30 så det er best å komme i seng. Klær er hengt til tørk og det verste av blodvannet er vasket av hender og ansikt. Selv om det spares på vann og det kan være vanskelig å holde hygienene får en gjøre så godt en kan. Det er litt triveligere å legge seg da.

Lørdag 15/4

250 sel, 15 blå. Plukk.

Søndag 16/4

90 sel, 16 blå. Pos. 71° 00'N—7° 36'V.

Mandag 17/4

88 sel, 24 blå.

Tirsdag 18/4

60 sel, 21 blå, en kall.

Onsdag 19/4

37 sel, 14 blå.

Fikk olje av «Harmoni». Pent stille vær. Fremdeles utenfor østkysten av nordlige Jan Mayen. To svarttroster observert på isen kl. 5 om morgenen

Torsdag 20/4

35 sel, 6 blå.

Vannet frosset på nytt i natt. Platting av skinn på nattevakta.

«Signalhorn» til Jan Mayen for å reparere radioutstyr.

Fredag 21/4

Overskyet, grått vær. Dårlig plukk. Dønning i kanten. Stær observert ombord.

9 sel, 10 blueback.

Lørdag 22/4

22 sel, 6 blueback. Overskyet, mildt vær. Plukk ute i kanten, dønning.

«Signalhorn» overveier å gå hjem i morgen pga. lite olje. Radiosender fremdeles i ustand. «Svaløy» og «Hisø» også på hjemvei.

Noen dager etter gikk også vi hjemover. En slitsom, men fantastisk opplevelse var over. At en biologistudent fra Steinkjer søkte dette eventyret kan virke noe rart, men en skal huske at Otto Sverdrup og Kristian Kristiansen som var med Nansen på ski over Grønland, begge var fra Steinkjer. Otto Sverdrup ble senere en av de største oppdagere av polarområdene.



Hjemreise med to tønner sveiver.

Etter å ha lagt til på Brandal var det lossing av skinn, avspekking og tromling.



Vraking av skinn på Gråbuda i Brandal

Skipper Bjarte Brandal var en utrolig flott skipper. Stødig og fast som fjell. Aldri tvilte han på en beslutning.

Vi holdt kontakt i flere år og når det kom julehilsen fra Bjarte opplevde jeg de fine dagene i Vestisen på nytt.

Noen uker etter at jeg hadde reist hjem fra Brandal kom det en telefon fra Bjarte. Har du lyst til å bli med til Grønland? var spørsmålet. Dette følte jeg som en ære og at jeg hadde gjort en god jobb i Vestisen. Jeg svart ja og 20 juni gikk vi fra Brandal med kurs for Kungmiut.

Jeg vil også rette en takk til familien Karlsen for den gode mottakelsen jeg fikk på Brandal. Takk for noen flotte og lærerike ishavsturer, det har preget hele mitt liv. Takk Else, Martin og Marit.

Tekst og fotografier fra min dagbok, hilsen Arnodd Løe.

Bernt Marø

-veteran fra ishavet

Av Ragnar Thorseth

Jeg synes det var rart at vi overlevde. Vi var på vei til Newfoundland og var kommet et stykke vest for Færøyene da uværet kom med en storstorm av de sjeldne, selv til vinterstid å være i Nord-Atlanteren. «Arktos», som var skuta mi, ble liggende ca. 150 mil etter «Polarbjørn» og «Polaris», de to andre sunnmørsskutene som dro på selfangst til Newfoundland i 1939.

Jeg har aldri sett slikt vær som den gangen. Store sjøer slo innover skuta – slo inn dører og knuste treverk.

Og messingventilene i forkant av casingen som var festet på innsiden av skottet, ble også slått inn da de kraftige firetoms boltene ble dradd gjennom treverket som de var av smør. Vi tok inn mye sjø, og vannet sto høyt både i lasterom og maskinrom.

De to-tre av oss som ennå var oppe, var helt utmattet av det overhendige uværet som varte i flere døgn, og vi var nær ved å gi opp da været omsider bedret seg. Tanken på døden var ikke langt borte, men den avfødte ikke redsel, snarere følte vi den som en befrier.



«Polarbjørn» i røff sjø. Foto Anton Sulebakk



Skipper Bernt Marø på «Arktos» på Newfoundland i 1940.

Skipper Bernt Marø fra Ålesund var 63 år og pensjonist i 1975 da jeg intervjuet ham.

Han blir et øyeblikk alvorlig mens han tenker tilbake på de kritiske døgnene i Nord-Atlanteren i 1939, det andre året norske fangstfolk drev regulær selfangst på Newfoundland etter at feltet ble «åpnet» for lønnsom norsk fangst året før.

Da gikk selfangerne «Polaris» og «Polarbjørn» ut fra Ålesund med kr. 50.000 i statsstøtte for om mulig å utvide den norske selfangsten til å gjelde også dette feltet, og de klarte det med godt resultat, full last og gode lotter på redere og mannskap. Statsstøtten ble det ikke nødvendig å benytte.

Og Bernt Marø var skytter på «Polarbjørn», som ble ført av hans far, den kjente ishavsskipperen Kristoffer Marø.

Desperat kamp mot vind og sjø

Mens «Arktos» kjempet mot vind og sjø, var det endamer dramatisk og kritisk lenger vest i havet der «Polarbjørn» og «Polaris» lå pådreid nordveststormen som nå var økende til orkan. Tre tromsøskuter, «Nyken», «Saltdalingen» og «Isfjell» befant seg i samme området, og den første ulykken inntraff da «Saltdalingen» prøvde å dreie og sløre unna.

Skuta fikk en svær brottsjø over seg og ble skadd.

Da «Nyken» forsøkte å gjøre det samme, ble også hun begravd under en kjempesjø som delvis knuste casingen og fylte maskinrommet,



«Arktos» i Kvitsjøen rundt 1930. Foto frå Anne Karin Notøy.

slik at skuta ble liggende å drive synkeferdig på tvers av sjøene.

De tre tromsøskutene hadde hele tiden hatt radioforbindelse med «Polarbjørn» som også hadde telegrafi. Nå ble SOS sendt ut gjennom eteren fra den kraftige senderen til «Polarbjørn», som foreløpig hadde nok med å klare seg selv. Nødsignalet ble oppfanget av flere båter som satte kurs mot «Nyken», og blant dem Svenska Amerikalinjens «Drottningholm».

Men i det opprørte havet klarte selv ikke det store passasjerskipet som var god for 20 knop, å gå med mer enn fire, og stillingen ble bare mer og mer kritisk om bord i «Nyken» som jevnt ble hamret av store brottsjøer. Dekket var feid rent, båtene knust og slått over bord og seilene var blåst ut av likene.

-Vi kan kanskje klare å holde henne flytende på pumpene en stund, men en ny natt klarer vi neppe, meldte «Nyken» over radioen til «Drottningholm», som nå presset seg gjennom storstormen med 12 og en stund 18 knops fart. Men da dagen grydde og «Drottningholm» nærmet seg området der «Nyken» kjempet sin

siste kamp, ble radioen plutselig taus. Det var slutt.

«Drottningholm» lette en stund forgjeves. Da lød et nødropskall fra «Isfjell», som også var lekk og holdt på å synke, og «Drottningholm» gikk igjen til assistanse.

Mens dette dramaet utspilte seg, hadde «Polaris» og «Polarbjørn» ligget pådreid. «Saltdalingen» hadde slørt unna og kommet i le av de to sunnmørsskutene.

Nå meldte også hun at stillingen var ytterst kritisk. Store sjøer hadde uavlatelig veltet innover den vesle skuta, feid vekk båtene og slått henne lekk, og mannskapet trodde ikke de kunne holde henne flytende stort lenger på pumpene.

«Polaris» og «Polarbjørn» hadde tidligere gjort et forsøk på å dreie og sløre unna, men det holdt på å gå galt da «Polaris» fikk et kjempebrott innover seg, slik at bare toppen av styrehuset og skorsteinen var synlige fra kameratskuta «Polarbjørn». Nå gjorde de et nytt forsøk, og ved midnatt var de fremme ved havaristen og begynte å pumpe olje til luvart for å dempe den voldsomme sjøen noe.



«Polaris» i isen. Foto frå Odd Arild Brandal.

Det var et vanskelig bergingsarbeid. Det var bekmørkt, og i den stygge slingringen ble den første båten som «Polarbjørn» satte på sjøen knust mot skutensiden. Men den neste kom hel ut. Sammen med en båt fra «Polaris» rodde fangstfolk fra de to sunnmørsskutene oppunder le side av «saltdalingen» og berget i løpet av en time hele mannskapet. Like etter forsvant hele skuta.

Nå satte også «Polarbjørn» og «Polaris» kurs mot «Isfjell», men hun ble først funnet av «Drotningholm» som gjennomførte en fin redning og berget hele mannskapet.

Men skjebnens veier er uransaklige. Vel hjemme i Tromsø fikk skipper Albert Bergersen på «Isfjell» en ny skute, «Polar», og reiste et par uker senere med sitt gamle mannskap på ny tur til Vesterisen. Det ble det siste en hørte både til menn og skute.

Ishavsfangsten har fostret mange menn med fantasi, mot og handlekraft. Med sine små skuter har de utfordret og trosset ishavet på jakt etter et utkomme i verdens utkant og mest ugjestmilde strøk. Noen ganger lyktes de og fikk full last, noen ganger ble det bomtur, og mange kom aldri igjen.

Bare i årene fra 1924 til og med 1928 forliste hele 61 skuter eller nesten hver 10. båt, og i en 15-års periode i mellomkrigstiden gikk 117 skuter ned, de fleste fra Sunnmøre og Troms.

Og likevel reiste de igjen på ny tur, de som berget livet. På Sunnmøre er ikke selfangst som næring så gammel, men den fikk på utrolig kort tid svært stor betydning for folk i disse bygdene som hittil hadde livnært seg vesentlig av litt fiske og jordbruk.

Severin Brandal, som sammen med sønnen Peter i 1898 var de første fra Sunnmøre som reiste på selfangst i egne skuter, ga treffende uttrykk for at fiskerbonden var på vei ut for å bli erstattet av en ny type, da presten ved en anledning spurte hvor stor jorden hans nå var blitt?

–Jau, det skal eg seie deg. Jorda mi rekk frå femogfemtiande til åttiande breiddegrada!

Han har prøvd mye

Ishavet har skapt mange typer. Severin Brandal var en. Bernt Marø en annen, som med sine ungdommelige 63 år kan se tilbake på et liv fylt av spenning og like mange opplevelser som de fleste av Jack Londons romanskikkelser til sammen.

Han har prøvd det meste fra pelsjegerliv til juksafiske i småbåt ved Grønland, fra fraktfart i det karibiske hav til troppettransport under krigen, men først og fremst har han levd fangstmannens liv blant sel og is, spekk og blod fra Kvitsjøen til Vesterisen, fra Danskestredet til Newfoundland.

Som eldste sønn av den kjente ishavsskipper Kristoffer Marø var ikke Bernt mer enn 16 år da han mønstret på til sin første tur på ishavet, til Kvitsjøen i 1928.

Det ble en kjempetur, minnes Bernt Marø, og erindrer også en tur tre år senere. Da kom en lang stengel om bord i «Polarbjørn». Det var en



«Polarbjørn». Foto Birger Rasmussen.

zoologistudent som skulle være med på selfangsten i Kvitsjøen, og mannen var Per Høst.

-Han var litt av en type og en kjekk kar, han Per, sier Bernt Marø og trekker uvilkårlig på smilet.

-Far, som var skipper på «Polarbjørn», ga oss beskjed om å holde et ekstra øye med den lange bønnestengelen, og det falt ikke så vanskelig. Han var jo det rene landemerke når vi var ute på isen. Men så forsvant han plutselig, og da vi omsider fant ham, lå han og plasket i sjøen.

-Har du falle uti? Spurte jeg.

-Ja, men bare ta det med ro. Jeg står bønn, jeg, svarte Per Høst...

Det var forresten noe i det han sa. Kvitsjøen er et farlig farvann. Mange skuter grunnstøtte, og ble knust når isen skrudde dem innover de lange grunnene utenfor kysten av Murmansk.

Det var et ungt mannskap på «Polarbjørn» den turen, og mye moro takket være Per Høst og hans 100 liters tønne merket og inneholdende 100 prosent spiritus.

Mye av dette forteller Per Høst selv i sin bok «Hva verden viste meg». Men han nevner ikke at han selv nattetid klatret til topps i riggen og balanserte på kanten av tønna 25 meter over dekk. Skipper Kristoffer Marø sov intetanende i sin lugar.

Bernt Marø fikk forresten sammen med et par andre av karene på «Polarbjørn» skriftlig



Per Høst merkar kviting i Kvitsjøen. Foto frå Ada Johanessen

testamentert resten av sprittønns innhold da Høst trodde seg dødssyk. Fangsten ble avbrutt og Høst fraktet til Vadsø sykehus.

Om sommeren samme året er «Polarbjørn» ved Øst-Grønland på ekspedisjonstur, bl.a for å utruste de norske fangststasjonene og drive kartleggingsarbeid.

-Jeg var med som mannskap, men fikk lov av far å ta meg jobb som hjelper med kartleggingsarbeidet så lenge skuta var ved kysten. Vi bodde i telt og levde et kjempefint liv.

Da Hallvard Devold, sjefen for stasjonen i Myggbukta, spurte om jeg ville overvintre ble jeg gladere enn jeg noen gang hadde vært. For den gangen kunne en ikke by en ungdom et større eventyr enn fangstmannens liv med jakt i snø og is og sledeturer med halvville bikkjer.

Jeg sa selvsagt ja, og far aksepterte. Jeg ble i Myggbukta den vinteren sammen med Hallvard Devold. Men da sommeren kom og far og «Polarbjørn» kom tilbake bl.a. for å hente meg, hadde jeg fått tilbud om nok en overvintring, og

nå som sjef for et firemannslag på Kapp Humbolt. Jeg slo til og fikk telegrafert til et par kamerater hjemmefra som kom over.

Noe av det første vi gjorde om høsten var å proviantere for en ny sesong. Isen la seg sent det året, og for å komme over en fjord og inn til moskusen, måtte vi over den tynne fjordisen. Vi kjørte med tre sleder, jeg først, og vi var ikke kommet langt før jeg så at det bar galt i vei.



Isen bølget under oss, og jeg fikk brølt til de andre at de bare måtte kjøre på det remmer og tøy kunne holde.

Hadde vi stoppet, hadde vi gått rett gjennom. Heldigvis gikk det bra, men isen kunne ikke være mer enn noen millimeter tykk enkelte steder. Da vi skulle tilbake, ventet vi i fire dager før vi prøvde oss på fjordisen igjen.

Provianten var et kapittel for seg på disse overvintringene. Senere satte myndighetene strenge krav til provianteringen, men det vi hadde var usle greier: En kasse boksefrukt og en kasse fiskeboller pr. mann pr. år, en halv tønne saltkjøtt, poteter, grønnerter, margarin, gryn timer og kaffe som vi brente selv.

Men egentlig levde vi mest på moskussuppe som vi lagde i alle mulige varianter, og av og til en rypemiddag. Haren var full av mark og omtrent uspiselig.

Fritidsproblemer eksisterte ikke. Vi hadde fullt opp å gjøre med å skaffe mat til bikkjene, røkte feller og bøte hundeseler og egne klær. Men om arbeidet var hardt så stortrivdes vi, og maken til naturen der oppe med Kong Oscar Fjord og Frans Josef Fjord finnest knapt.

Isbjørnen er som mennesket

-Hva med isbjørn?

-Det var lite av den sorten, men vi fikk da en og annen. Han er forresten samme lasaronen som mennesket, isbjørnen, stikker av hvis han får seg

Ved Hoelsbu 1932. (frå v) Knut Nakken, Walter Molt, Knut Brandal og Bernt Marø

en på trynet. Rev var det derimot mye av. Første året hadde vi 120 stykker, og siden blåreven ble betalt med 350 kroner, ellerlike mye som nå, ble det penger av det. Men pengene betydde ikke så mye for oss. Det var sporten...

Det var et hardt liv, men også med mange artige innslag. Som da Hallvard Devold dro på sledetur til de andre stasjonene, og jeg ble tre uker alene i Myggbukta.

Da Devold kom tilbake, så jeg at han manglet en av bikkjene, en schæfertispe som ikke var god til å dra. Vi tenkte ikke mer på bikkja, heller ikke noen måneder senere da vi oppdaget ulvespor i området rundt stasjonen.

En ulvepels var godt betalt, og vi satte opp en felle, en stor kasse med dør i.

En dag vi hadde vært ute og kom hjem så vi at døra var igjen. Vi hadde fanget ulven, trodde vi. Stor var vår forbauselse, da vi kom nær og så at det var vår gamle venn schæfertispa som sto i fella.

Devold gikk helt borttil og holdt hånden inn mellom sprinklene, og bikkja begynte å slikke den. Da hadde bikkja klart seg alene i 4-5 måneder og var fet og fin som aldri før. Den hadde vel blitt trett av slededrag, for egentlig var

den avlsdyr, og etter denne historien kom den aldri mer i sele.

Vårt største problem, sommer som vinter, var å skaffe nok mat til bikkjene. Om høsten og vinteren skjøt vi mye moskus og om sommeren en og annen sel. Moskuskjøtt eller -suppe var også daglig på menyen for folkene, og gjett om det smakte etter en lang sledetur i beinkulda når skjegget frøs fast så det nesten var uråd og åpne munnen.

Den lengste sledeturen min varte en måned, og på denne reisen feiret jeg 21-årsdagen min med suppe laget av margarin og hvetemel, oppspedd med reinhår fra soveposen.

Grønlandsturen med «Polarbjørn» skulle for Bernt Marø bare vare i et par måneder, men det gikk hele to år og tre måneder før han igjen kom tilbake til Norge.

-Jeg hadde egentlig lyst å ta også en tredje overvintring med det samme, for vi hadde gjort det så bra at vi kunne få bedre utrustning. Men far snakket meg fra det. Han sa at mor i Ålesund ikke fikk sove om natten fordi hun tenkte på sønnen på Grønland. Helsa var heller ikke på topp. Da jeg kom hjem måtte jeg stille alle tennene, det var skjørbuken...

«Den åndelige føden» var heller ikke så vitaminisert at det gjorde noe. Siste året Marø overvintret på Kapp Humbolt hadde de ikke engang radiomottaker og slett ikke lesestoff, bortsett fra de få linjene som sto trykket på Viking melkeboksene.

Så reiste Marø hjem og begynte på styrmannsskolen.

Krigen raser

Den 18. februar 1940 stikker de sunnmørske newfoundlandsskutene ut fra Ålesund med kurs for de store selkastene på andre siden av Atlanterhavet. Krigen i Europa er i sin første fase, men ingen om bord tror riktig at den vil få konsekvenser for Norge.

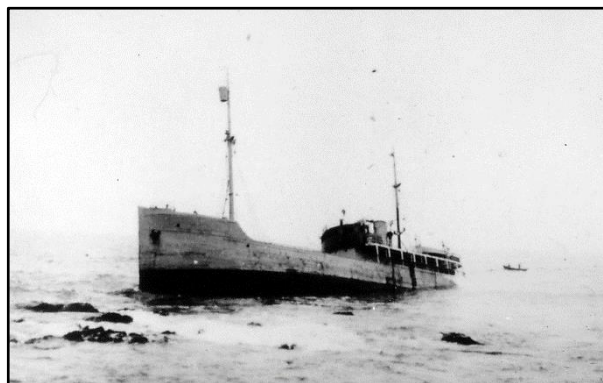
Bernt Marø er fortsatt skipper på «Arktos» som han også eier en tredjedel i, og som nå er ombygget med nytt styrehus akter.

Skutene når isen velberget og får god fangst. Den 9. april har «Arktos» 15 000 dyr, og kunne

ha vært hjemme til 17. mai om ikke Norge hadde blitt invadert.

-Den 9. april fikk vi beskjed fra norske representanter i Canada om hva som hadde skjedd i Norge, og at vi skulle holde oss der vi var. Etter dette samlet alle skutene seg, og skipperene holdt konferanse om hva vi skulle gjøre. Skulle vi stikke av og prøve å komme oss hjem, eller ta full fangst og gå inn til St. Johns på Newfoundland?

Alle ble vi enige om å gjøre det siste, og den 15. mai kom vi inn til havn på Newfoundland der vi losset og ble liggende og vente en tid. Omsider ble vi organisert, og «Arktos» fikk i første omgang en tur til Nova Scotia etter en last kull. På denne turen grunnstøtte vi ved Cape Pine og skuta totalforliste.



«Arktos» forliser ved Cape Pine.

Bernt Marø ble så styrmann på «Oslofjord», som gikk med spesialtropper og utstyr til England. Men skipet ble minesprengt utenfor havna ved North Shields nær Newcastle.

-Det var en kjempesnell så kraftig at sand fra bunnen ble kastet opp med sjøen og dekket dekk og livbåter, men bare en mann ble drept. Det var mannen som sto til rors.

Etter dette gikk Bernt Marø om bord i «Bergensfjord» og sto der i 8 måneder. Han var da bl.a. med i en konvoi på 40 skip som gikk fra Glasgow til Suez med tropper og utstyr. På denne turen gikk to båter tapt.

Så er Marø igjen tilbake i Canada, i Halifax, og mønstrer på som styrmann med sin far Kristoffer Marø på «Polarbjørn». De har ikke sett hverandre på tre år, og går nå til New Jersey

for å ta inn en last flybomber til en amerikansk flyplass på Sørvest-Grønland.

I krigsårene var Kristoffer Marø og «Polarbjørn» blitt litt av en legende blant amerikanerne, som kalte den grå selfangeren med den høye riggen for «skuta som alltid kommer frem». Et navn som ikke ble mindre berettiget etter turen med flybomber.

-Vi lå i New Jersey og tok om bord lasten. 300 bomber, og vi protesterte både høyt og kraftig mot måten lasten ble stuert på uten at det hjalp det spøtt. Vi hadde ingen ting vi skulle ha sagt, måtte bare gå med en mildt sagt høyeksplosiv og usikret last.

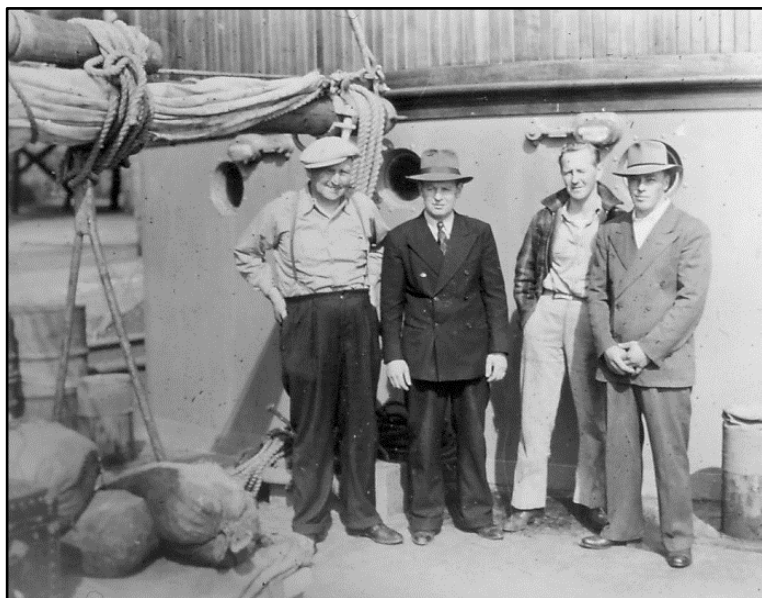
Det gikk som vi fryktet. Ute i rom sjø fikk vi dårlig vær og snart løsnet lasten og de svære bombene begynte å rase fritt i rommet. For å dempe noe på dette slo vi hull i skottet mellom ruffen forut og lasterommet, og vi kastet inn mellom de rebelske bombene det vi kunne få fatt i av køyklær, treverk og fendere for å dempe ødeleggelsene noe. Det var med nød og neppe vi berget oss inn til en liten by som heter Le Have, der vi uten å ta kontakt med de militære myndigheter eller annet byråkrati losset de 300 gule eggene opp på en kai og fikk stuert dem skikkelig ned igjen i rommet.

De skulle bare vist hvilken last vi hadde, de mange nyskjerrige innbyggerne i Le Have, humrer Marø...

En tid senere er Bernt Marø igjen skipper på egen skute, en kanadisk skonnert som får navnet «Minna». Og resten av krigen fører han «Minna» i fraktfart mellom Miami, Cuba, Christobal og andre havner i Det karibiske hav. Det var en hektisk og begivenhetsrik tid. Lasten besto av alt fra rom og dynamitt til Kristusbilder i gips og «fighting cocks», slåsshaner, som førstestyrmannen hadde ekstrabetaling for å holde velfødde og i god trim.

Endelig hjemme

Først i juli 1945 kom Bernt Marø tilbake til Norge etter et fravær som opprinnelig bare skulle ha vart tre måneder. Han så for første gang sin sønn, som ble født like etter at han dro på selfangst, og som nå var en kraftig plugg på fem år...



Skipperane Kristoffer Marø, Peter Brandal, Bernt Marø og Knut Johannesen heime i 1945.

Men naturlig nok var ishavsmannen Bernt Marø snart på jakt etter ny skute. Det var ikke lett like etter krigen med stor mangel på maskiner og metaller, men i 1949 var hans nye «Eskimo» ferdig fra verftet etter en byggetid på tre år. Og igjen gikk turen til selen og isen, til Newfoundland, Danskestredet og Vesterisen.

Jo, Bernt Marø har opplevd litt av hvert her i livet, han. Og han kan virkelig fortelle om det. Så godt at undertegnede selv mønstret på som fangstmann på ishavet i 1975.

Plukkfangst:

Snøkrabbe i vest

Havforskningsinstituttet melder at det for første gang er påvist snøkrabbe nordvest for Svalbard. Det skjedde under et tokt med «Helmer Hanssen» i slutten av august. Snøkrabben har de senere årene spredd seg kraftig mot nord. Krabben kan bli en betydelig ressurs.

Svalbardposten 14.09.2017

Fra «Flemsøy»s hjelpetogt Skipper Johan Olsens dagbok I Angmagssalik og paa Island

Aalesunds avis fredag
26. oktober 1917



Det varte ikke lenge før vi hadde tre kajakker paa siden av skuten. Eskimoerne nærmer sig smilende og bukkende og vi gjør tegn til dem at de skal komme om bord.

Jeg spør efter den danske koloni Angmagssalik og de peker alle over fjorden til den andre side. Vore kart er saa smaa at kolonien ikke staar avmerket.

Vi tar alle tre kajakker med eskimoerne i om bord i «Flemsøy». Den første var noget nervøs og ansigtet var svært alvorlig da vi halte ham om bord. Vi spanderte saa kaffe og mat paa alle 3 paa storluken, da blev de ellevild av glæde, de runde ansigterne sken som en sol. Det var visselig.



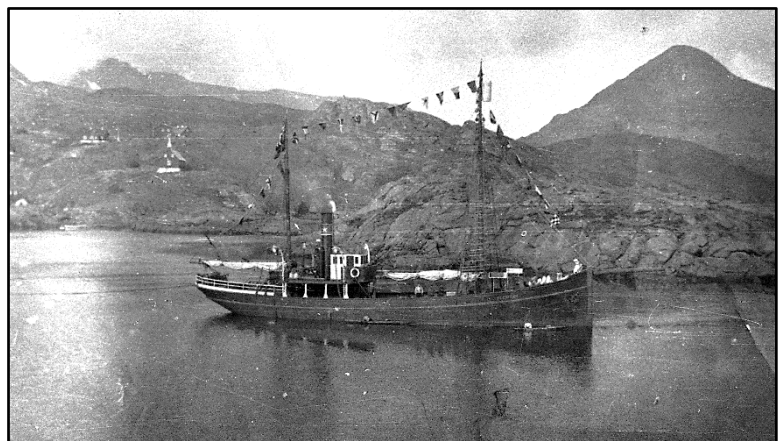
Besøk av tre kajakker langs skutesida. Vestgrønland 1923. Foto Anton Sulebakk

Det var den første norske frokost de hadde spist og stuerten hadde nok at gjøre med at faa mættet dem.

Saa begynder lodsningen ind gjennom isen og mellem en del skjær, - det gaar med tegn og fakter. Flere og flere kajakker kommer til og tilslut har vi en hel skare efter os.

Vi bøyer ind for et nes og den danske koloni Angmagssalik kommer tilsyne med sin kirke, prestegaard og bestyrerbolig og alle flag i top. Vi ankrer op efter eskimolodsernes anvisning og fortøier skipet.

Saa kommer stedets autoriteter om bord, koloniens bestyrer, hr. Hedegaard, presten og to skolelærere. De blir meget forbauset da de ser at det ikke er skip fra Danmark, som de ventet med post og fornødenheter.



«Flemsøy» på leiting etter dei sakna skutene i 1917, her ved Angmagssalik.

Jeg forteller at vi er ute for at søke efter 6 savnede sælfangerskipe og mit første spørgesmaal er, om her er kommen ind til kolonien eller om man har set noget. Jeg hadde et haap om, at muligens nogen kunde være kommet under kysten, som jo vidt over er bebodd av eskimoere, de vilde vel i saa fald kommer frem til kolonien.

Hr. hedegaard kunde fortælle. At eskimoerne øst og vest av kolonien altid kom til ham med alt de fandt paa kysten.

Det eneste som var fundet var en Bjellands ansjovisboks med to ansjoviser i og en tom flaske, dessuten bare skrotter av sælhund, som stammet fra vor fangst ute i isen isommer i juni. Bestyreren erklærte, at eskimoerne vilde komme selv 50 mil fra kolonien saa fort de bare kunde og rapportere det, hvis der var set noget.

Efter disse oplysninger var vort sidste haap ute om at kunne finde noget paa denne kant, og vi fandt det ikke formaalstjenlig at søke mer langs kysten.

Om aftenen blev alle mand paa «Flemsøy» indbudt av bestyrerens frue til kaffe. Her hadde vi det riktig hyggelig. Beboerne heroppe i det fjerne nord vilde gjerne høre nyt fra utenverdenen, og vi paa vor side fik servert en hel del eskimohistorier og grønlandsoplevelser. Angmagssalik er den eneste danske koloni paa Østgrønland fra Kap Farvel og nordover. For uten di faa danske, bestaar befolkningen av ca. 700 eskimoer.

Eskimoerne ser tyk og fet ut; her er jo i almindelighet godt om fangst. Paa denne tid fraadser de i sælkjøt og spek, de formelig skinner av spek over hele kroppen. Kjøt og spek spiser de for det meste raat.

Nu om sommeren bor ekskimoerne i telte. Vinterhusene har de tat taket av for at faa dem utluftet, og de trænges nok. Vi besøkte nogen av teltene og stak hodet indenfor; men i almindelighet var vi snare til at komme ut igjen, for luften var fæl, og skittenhet er vistnok en dyd hos dette halvvilde folkeslag.

En yndet ret hos eskimoerne her, fortalte bestyreren, er en blanding av smaat skaaret sælkjøt, skind, spek, græs, nogen blomster samt krækebær – alt sammenrørt i en skindpose. Dette holder de gilde paa om vinteren.

En annen delikatesse er sælhund som har ligget 3 a 4 maaneder i fjæren. Den tar de ind i gammen og holder festmaaltid paa, raa og raatten som den er.

Selv saa vi dem spise almindelig tang, som er i fjæren. De vred sjøvannet ut av den, og spiste den med rigtig god apetitt, - smaabarna spiste tang som man hjemme spiser kaalrabi.

Eskimoernes kajaker var godt utstyrt med fangstredskaper, og mændene var svært villige til at vise os sin færdighet i at kaste harpun og spyd. Storfanger Henninge gik rundt i vandet med sin kajakk og kom smilende op igjen. Han har engang dræpt en bjørn paa isflag bare med sin lanse.

Mange farer lurar paa menneskene her oppe. Forrige vinter blev en eskimo i sin kajak angrepet av en kvalross og dræpt. En gang skulle en saakalt konebaat med 11 mennesker ro forbi et isfjeld. Da de var mitt under fjeldet kantret det pludselig rundt og alle 11 kom bort.



Konebåt 1919. Foto frå Anton Sulebakk

Den almindelige mening blant de ældre eskimoerne er, at baade vi og skibet er nogen overnaturlige væsener, og de ser paa os med ærefrykt.

Søndag 2. september

Har i dag hatt bestyreren med familie om bord til middag og kaffe. En masse eskimoere har ogsaa været om bord og set sig om. Vi har tat en del fotografier og beset os paa land.

Mandag 3die

Gjorde os klar til avgang kl. 10 formiddag. Bestyrer Hedegaard lovet at rapportere, hvis de skulde finne noget eller se noget til de savnede skibe.

Saa maatte vi si farvel til vore elskværdige danske grønlandere. De saa med vemod efter os; det var nok den sidste hilsen fra utenverdenen for lange tider, sandsynligvis vilde der – som det pleiet – gaa et helt aar før de atter fik høre om begivenheterne hjemme. Saa hilste vi med flagget og sto ut mellom isfjeldene, ut i taakebanken, som laa tyk og tæt utenfor land.

Tirsdag 4de.

Frisk nordostlig og taake.

Onsdag 5te.

Spak østlig vind. Tung sjø av SW, barometeret faldende.

Torsdag 6te.

Frisk nordost, tung sjø av SW, fik Island i sigte ved middag. Kom ind til Isafjord kl. 10 aften.

Fredag 7de.

Stor storm av SW. Var i land og telegraferte hjem. Telefonerte til Siglufjord og fik høre at de to islandske sælfangere «Kapur» og «Skumur» laa der, og da «Kapur» isommer paa fangst feltet skulde ha set et skipsskrog, bestemte jeg mig til at gaa til Siglufjord for at faa nøiere underretning om, hvad som var set. Syselmanden i Isafjord ga os fripas til at anløpe alle islandske havne uten at betale avgift.

Lørdag 8de.

Stor storm av vest. Har hat kjelrengjøring og fylt vand.

Søndag 9de.

Gik fra Isafjord kl. 6 imorges til Siglufjord. Stille got veir.

Mandag 10de.

Ankom Siglufjord kl. 6 morgen. Her er stille og rolig, det er ikke som det pleier at være om aarene, naar hele Aalesunds fiskerflaate ligger her og fisker sild. Da er det nesten umulig at finde ankerplads.

Silden har streiket paa Island iaar, fisket har vært rent elendig. Har været i land og truffet Hr. O. Tynes, som har undersøkt langs Siglufjord distrikt om der har været fundet noget, men uten resultat. Jeg fik hr. Tynes til at telefonere til Raufarhavn paa Melrakkesletten og til Thorshavn paa Langenes. Vi fik forbindelse med Raufarhavn kl. 4, men syselmanden kunde bare berette, at der intet var fundet.

Fra syselmanden paa Thorshavn meddeltes at en baat var fundet for nogen dager siden paa Saudanes paa Langenes. Efter den beskrivelse jeg fik av baaten. Maa det være en baat fra en sælfanger. Jeg har derfor bestemt mig til at gaa til Langanes og se paa baaten. Da sælfangeren «Kapur» er ute paa fiske, faar jeg imidlertid ligge her til i morgen, om den muligens skulde komme ind igjen.

Tirsdag 11de.

Da «Kapur» ikke var indkommet til middag, gjorde vi os klar til avgang. Hr. Tynes ga os de opplysninger, han hadde fra føreren av «Kapur» og som gaar ut paa at «Kapur» omkring den 10de juni paa 65gr. nordlig bredde og 32 gr. vestlig længde passerte en del av en skibsside, som var graamalt og med en del av

ishudplankene paa. Mellem ishuden og siden var der lagt tjærepap. Man hadde ikke undersøkt tingen nærmere og kunde derfor ingen andre opplysninger gi. Avgik fra Thorshavn over middag.

Onsdag 12de.

Frisk kuling av syd med taake. Ankom til Thorshavn kl. 4 eftermiddag. Har været i land og faat vite at den fundne baat beror ca. 2 mil herfra. Har talt med sydselmanden, som lovet at bli med i morgen og se paa baaten.

Torsdag 13de.

Gik imorges ut til Saudanes ifølge med sydselmanden. Baaten sto optrukket i fjæren, og jeg saa straks at det var en ny baat som var bygget av baatbygger Nedregaard i Aalesund. Baaten var drevet i land paa en sandfjære og har ikke faat nævneværdige skade.

Sand og sjø i forening har skuret malingen av den, og navnet, hvis der har været noget, men baaten maa sikkert stamme fra et av de savnede skibe, derom vidner ogsaa de taugender, som henger igjen i baaten og som viser, at den har vært kappet fra sine surringer.

Efter en del forhandlinger faar jeg kjøpt baaten av sysselmanden og tar den med til Aalesund. Jeg tror sikkert jeg skal kunne faa konstatert, hvilket skib baaten har tilhørt, da naturligvis baade bygmester og og redere kjender til om nogen av skibene har faat ny baat iaar.

Jeg har faat sysselmanden til at love at sende underretning, hvis der i vinterens løp skulde drive noget paa land, som kunde stamme fra de savnede skibe.

Vi har faat baaten om bord og begynder paa hjemseilingen. Spak sydostlig vind.

Paa overreisen til Norge har vi intet bemerket. Kommer under Ona fyr mandag den 17de september. Har da tilbakelagt 2500 kvartmil, foruten alle krokninger.

Resultatet av vore undersøkelser blev jo litet. Jeg hadde igrunden heller ikke stort haap om noget mer, da jeg selv var ute i det svære veir i paasken – et uveir som nok kunde ødelægge en skute, særlig hvis den laa ugeldig til.

Ankret paa Aalesunds havn kl. 7 aften den 17de september efter lykkelig og vel overstaat reise.

Ynskjer du å gi ei gåve til ISHAVSMUSEETS VENNEFORENING?

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

Vipps-nummer

126966

Tusen takk for all hjelp!

vipps

By DNB

Lansering av boka om «Ishavets Grand Old Lady»

Polarstar sin heimkomst vart feira tre dagar til endes på Ishavsmuseet. Under arrangementet «menst vi ventar på *Polarstar*», fredag 25. august, vart boka om *Polarstar*, ei historiesamling om livet ombord, lansert på Ishavsmuseet Aarvak.



Karane bak boka om Polarstar klare for boklansering. Gunnar Myklebust, (fv) Willy Nessel, Webjørn Landmark og Johannes Alme. Foto Steffen Kvalsund.

Webjørn Landmark ønskte velkomne til eit fullsett telt ved museet, før han gav ordet til mannen bak det heile, Willy Nessel.

Willy opna med ei helsing frå mannskapet om bord i *Polarstar*, dei har det fint, og rundar Stadt kring midnatt, sa Willy. Dei er dermed godt i rute og skuta kjem til kai laurdag kl. 14.00

Willy gjorde greie for bakgrunnen til boka. Han hadde for om lag tre år sidan diskutert moglegheita om bok med Webjørn på Ishavsmuseet, og oss vart fort samde om at det til heimkomsten når *Polarstar* var ferdig restaurert, burde ligge klar ei bok om skuta. Ikkje lenge etter var Gunnar Myklebust og Johannes Alme blitt ein del av prosjektet.

Vi var samde om at dette ikkje skulle vere berre ei opprampsingsbok om *Polarstar* si historie, men det har vore eit mål å samle historiene dei levande historiene til dei som har vore ombord og til dei som har eller har hatt eit spesielt forhold til båten.

Nessel fortalde at han har fått vere med på fleire redaksjonsmøte, men seie han, eg har

naturlegvis heldt meg diskret i bakgrunnen, medan desse tre karane har nytta sin kompetanse, sine ferdigheiter og teft for å få til ei skikkeleg bok.

Så gav Nessel ordet til dei tre forfattarane som står bak boka, Gunnar Myklebust, Johannes Alme og Webjørn Landmark. Medan førstnemnde ikkje har noko erfaring frå ishavet, har dei to andre fått fylgje *Polarstar* til mellom anna Vesterisen og Svalbard.

Forfattarane skildra og fortalde historier både om prosessen som leia fram til boka som ho er i dag, men også ein rask gjennomgang i *Polarstar* si historie.

- Dette er ei slags minnebok med gode historier frå livet til *Polarstar*. Nokre av dei historiene er kjende frå før, medan mange er ukjende til no. Og difor vil vi først og fremst takke alle dei som har bidrege, alle som har stilt opp når vi har spurt og gitt oss litt av sine eigne private minnekammer.

Alle er og har vore sterkt og nært prega av forholdet sitt til *Polarstar*. Nesten påfallande at denne kjærleiken til skuta trenger i gjennom alle dei samtalan vi har hatt. Om båten har rusta etterkvart, har i allefall ikkje kjærleiken til skuta rusta blant dei som fekk denne gåva å få lov til å reise med *Polarstar*, sa Gunnar Myklebust.



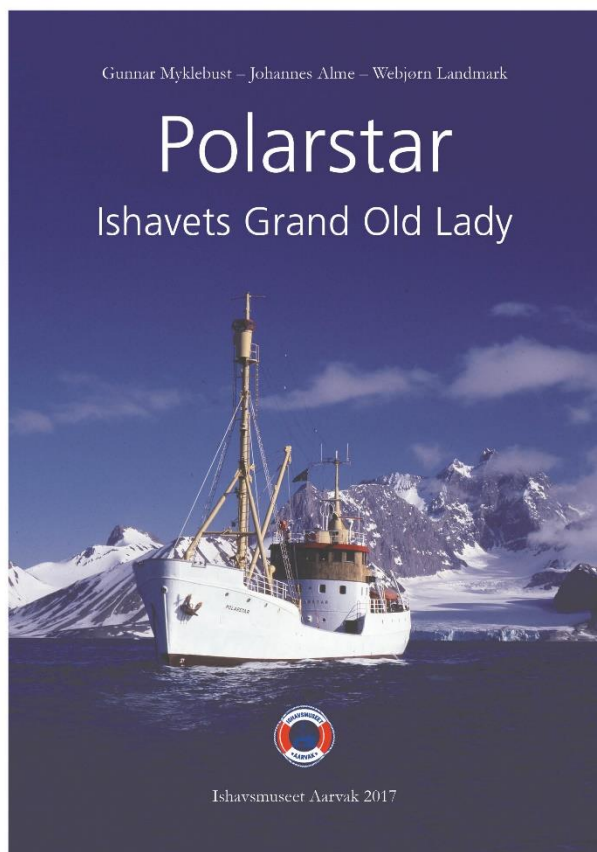
Gunnar Myklebust og Johannes Alme signerer bøker. Foto Steffen Kvalsund.

Det vart fortalt historier om Alme sine lange bein i ein altfor kort lugar på *Polarstar*. Alme fortalde innlevande om prosessen med fotskapet i lugaren, korleis maskinist Johan Gjerde og han

sjølv saga hol i skapet for å gje plass til Johannes sine bein.

Heile historia om dette er med i boka. Vidare fortalte karane om historier om interessante og gripande samtalar dei har hatt med folk som har vore involvert i skuta. Spesielt trakk dei fram samtalane dei hadde hatt med Harald Marø, 100 år, og den einaste gjenlevande sonen til Kristoffer Marø - mannen som kom med ideen om å byggje skuta i stål.

Etter at boka var lansert vart *Polarstar*-valsens framført med tekst og tone av Per Arne Brandal. Han hadde med seg Stein Hjelle og Brandalskoret til denne urframføringa. Valsen, saman med to andre songar, utgjer ei CD-plate som har blitt laga i høve heimkomsten av *Polarstar*. Dei 500 første som kjøper boka om *Polarstar* får også med denne CD-plata på kjøpet.



Boka *Polarstar*, *Ishavets Grand Old Lady*, kan tingast på Ishavsmuseet, e-post. post@ishavsmuseet.no tlf 700 92 004, eller kjøp i Ishavsmuseet sin nettbokhandel: www.ishavsmuseet.no/nettbutikk Den finst også i ein del bokhandlarar.

Smakebit frå boka *Polarstar*:

Sonen til Marø

(Ein telefonsamtale med Harald – den siste attlevande av brørne Marø. Fødd i Brandal i 1917. Oppvaksen i Ratvika i gamle Borgund. Busett det meste av voksenlivet i Canada. Førstestyrmann på Polarstar med faren Kristoffer som skipper under jomfruturen i 1948. Skipper på den kanadiske Theron i 27 år.)

-Hallo Harald, er du opptatt?

-Nei, e' sitte og ser på baseballkamp.

-Kor det går med ryggen?

-Jau, ganske bra så lenge e' ikkje gjør nokke. Har hatt det heile mitt liv.

-Kva gjorde du før krigen? Var du på ishavet då på 30-talet?

-E' begynte i 1933 på ishavet, med Polarbjørn.

-Så du var med far din du då første åra?

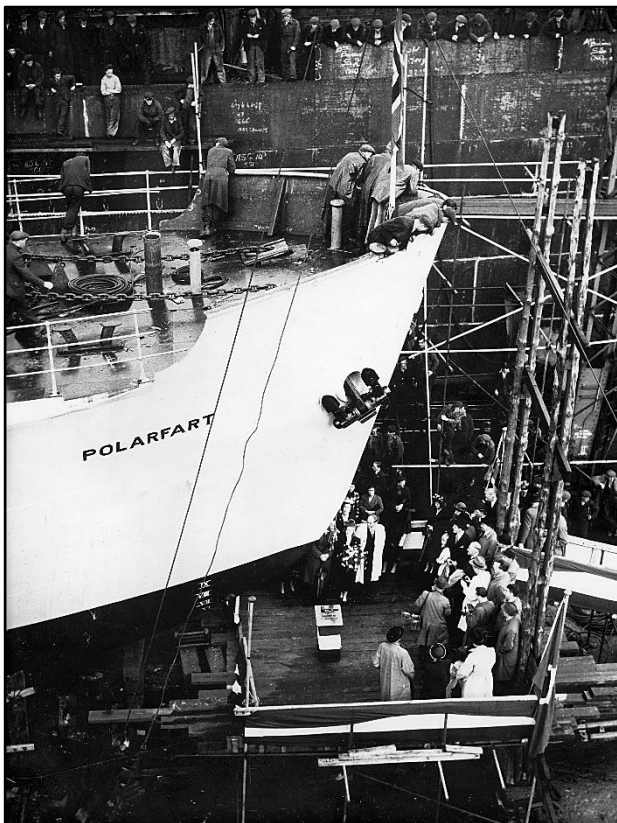
-Ja. Va' i Vesterisen og på silda og sånne sake' som dei gamle treskutene va' brukt' til. Det va' no lønnsomme tura' for oss som var mannskap. Så va' e' i langfart med en Ålesundbåt som het' Bestum, den het' Hessa i gamle daga'. Men så gikk e' tilbake til selfangst, han Karlsen ga' me' bedre betingelsa'. Men e' va'kje så interessert i selfangst, e' likte bedre å reise ute til sjøs. Men det blei jo der e' blei værende, på ishavsflåten.

-Det var vel sånn at du måtte vere med for å behalde plassen til dei gode turane?

-Ja, det va' no det. Han gamle Martin Karlsen, han sørge for at mannskapa kom tilbake. Det va' no ikkje alltid slik at vi gjerne ville, men han va' flink å prate, fikk oss til å stå. Det va' ofte slik at vi skylda penge når vi kom tilbake etter fire måna' med slit og kav. Det var ei rå behandling av mannskapet.

-Ja, det var sånn på 30-talet, forstår eg.

-Ja det va' det. Det va' utnyttelse av mannskap, det va' 20 timers arbeid for ingen betaling, og dårlig mat.



Dåp og sjøsetting i Glasgow våren 1948. (Foto med løyve frå verftet)

-Denne ideen om å bygge ei stålskute, kom den frå?

-Nei, det va' no snakk om det lenge før krigen, for Newfoundland va' jo langt vekke, og dissa treskutene va' for små. Så han Karlsen og han far min la hoda sine sammen. Og då søkte dei forskjellige plassa for å få den bygd. Og et lite shipyard i Skottland tok på se' bygginga.

-Vart ho sterk?

-Va' litt for svak til å begynne med, men forsterka litt etter hvert som åra gikk. Theron fikk jo toms plate i stedet for trekvart toms. Polarstar var halv toms og trekvart, så den blei sterkere etter hvert. Det som rederia tar feil av, e' at dei tror det at har du for store krefter så får du meir skade. Det e' heilt feil, det. Ei skute som Theron hadde for lite krefter, så ho måtte bruke tyngda av skuta for å komme frem i isen. Dei måtte bakke opp, og så kjøre ho frem i isen. Dei som har store krefter, dei sette nasen bort i isen, og så gi dei kraft. Då få 'kje dei nokke skade i det hele tatt. Det e' de som har dårlig maskin, som



Flyt skuta? Spente og stolte verftsarbeidarar i Glasgow følgjer Polarfart frå slippet. Dei skeptiske til venstre. (Foto med løyve frå verftet)

får skade. Når en må bruke tyngda av skuta for å komme frem.

-Du reiste til Canada, og vart verande der så lenge han Karl Karlsen hadde skute?

-Ja, e' var der heile tida, ja.

-På Theron?

-Ja, av og til tok e' andre båta', når de skulle ha ferie og sånn. Men e' va' på Theron i 27 år, ja.

-Kva skjedde med den då?

-Ho blei solgt, dei vart utdanka, va'kje praktiske nok til... ja, den blei jo brukt til alt mulig slag, til kartleggingsbåt, seismikk. Kartlegging var liksom hovedsaken. Kartla heile østkysten av Canada. Og så va' vi jo med på oljeleitinga, vi også.

-Når du tenke på treskutene og så bygginga av Polarstar – det var vel nye instrument som dokke ikkje hadde sett før?



Harald Marø var på "Theron" i 27 år.

-Til og begynne med så var der ikkje så mye, ekkolodd og peileapparat og sånn, men radar og sånne saker det kom ikkje før seinere.

-Men det med fryseri og sleppe å spekke om bord – det var vel eit framsteg?

-Ja, det va' det. Til å begynne med, på Polarbjørn, då spekka vi om bord. Og tanka spekket. Men Polarstar var den første med fryseri, og seinere så va' jo det overalt.

-Hugsar du kor mange skuter han Kalle hadde der borte som han eigde eller eigde i?

-Han va' i grunnen bare manager, han eide vel ikkje... Han var bare manager på Theron og Illinois og alle de skutene der. Han kjøpte Gadus og fikk ei god charte der, det va' det han tjente pengane på.

-Litt meir om dette med maskinkraft...

-Theron hadde samme maskina og dårlige hestekreftene heile tida, men vi fikk jo mest sel likevel. Bare vi kom vekk fra flåten så gjorde vi

rent bord. Huske' en gang, heile flåten, norske og canadiske, låg og venta på beskjed fra flyet. Dei fant selen 100 mil nord om der båtane låg og venta. Og dei begynte å styre nordover. Det va' samme året som Polarhav va' bygt, omtrent samme størrelsen og samme hestekrefter' som Theron.

Han hadde fått beskjed om å gå der som Theron gikk. Og så sa e' bare at vi hadde nokke trøbbel med maskina så vi måtte vente ei stund, og han Bøe på Polarhav venta på at vi skulle bli ferdig. Men det tok lenger og lenger tid, så til slutt gikk han også. Då gikk vi inn i isen på innsida, alle dei andre gikk på utsida. E' gikk så langt e' kunne og kom rett opp i fastisen, og der kunne vi se selen. Ei Newfoundland-skute hadde også fått beskjed om å følge me'. Han meinte e' va' heilt galen som gikk inn den veien der. No va' han heilt forstyrret, kor i helsikes kunne e' finne selen der, han ligge' jo 100 mil lenger nord. Nei sa e', han låg der oppe, men isen og stormen og strømmen har tatt han sørover. E' hadde jo kartlagt heile kysten der så e' kjente godt til strømmen. Den gikk med nærmere tre mil i

timen. Vi sa ingenting i radioen naturligvis. Så det var så dansende gale. Men e' gjorde det e' skulle, gikk aleine mot selen og fant den.

-Det var jo slikt som var sjarmen med det livet der...

-Ja, og så prøvte dei å finne klappmusa samme året, tre vike' seinere. Men verken fly eller båtene kunne finne den. Så tenkte e' på at da vi gikk hjemmenifra, så gikk vi gjennom tung, svær is. E' tenkte at om den isen hadde hengt se' opp på Fogo Island eller der nede, så e' det en sjanse der. Så e' stima nedover og ganske riktig, e' fant klappmusa der. E' sa'kje nokke da heller, veit du, og heile flåten låg 50 mil lenger nord. Så kom flyet over der, han Karlsen, også så dem oss låg der med klappmusa. Nei, no har vi sett alt! Der ligge' Theron mitt i klappmusa, og ikkje si' et ord! Dei varskudde heile flåten, så dei kom stimende sørover. Samme året fant e' også et kast inne i Gulfen. Heilt oppe i halsen på Belle Island-stredet. Tenkte at e' skulle bare stikke inn og se. Og der låg kastet på ei stor flore. Vi tok 10.000 gråsel, førsteklases gråsel, og da sa'kje e' nokke heller, veit du. Men då ville ikkje dei snakke med me' meir. E' syns det var moro naturligvis.

-Ja, du kan skjøne det.

-E' hadde 10.000 gråsel, og all kvitselen, vi hadde en fangst på 32.000 dyr. Det vanlige for Theron var mellom 25 og 35.000.

-Det er anstendige mengder, det.

-Ja, det va'kje nokke kvote den tida, en kunne ta så mykje en klarte.

-Kva var største forskjellen frå 30-åra og dei nye skutene?

-Nei, på treskutene va' det trøbbel med ishuda stadig vekk. Dei hadde greenheart, veit du, til ishud. Og så va' det baugklava' i tillegg. Men det var stadig vekk trøbbel med lekkasje på grunn av bau'inga veit du, baugklavane blei lause og... Det va' stor forbedring med jernskute.

-Og komforten – frå å bu i ein stor ruff til lugarar.

-Ja, det va' stor forskjell. Før i tida, alle sammen i et hol i baugen. Det va'kje sunt, nei. Og så bære maten over dekk. På gamle Polarbjørn måtte vi bære maten helt frem, for byssa va' jo bake. Så det va' ofte mye sjø i maten, ja.

-Det er ikkje så mange igjen av dokke som var på ishavet før krigen...

-Nei, det er vel ikkje det, tenke e'. Det minka' på. Dei e' vel dau, alle i hop, trur e'.

-Det er spennande å høyre deg fortelje, Harald, så takk for praten!

- Bare ring igjen!

Plukkfangst:

Får sikre grav

Også Sysselmannen må søke om tillatelser i ny og ne. Arkeologene på Skjæringa har søkt Riksantikvaren om å få sikre graven til gruvearbeideren Marcellius Olsen på Revneset., som er truet av erosjon. Olsen døde i 1906, bare 20 år gammel. I søknaden legger man vekt på at identiteten til den som er gravlagt på stedet er kjent, og at skriftlige kilder dokumenterer hans skjebne grundig. Graven er også godt synlig for forbipasserende skip.

Riksantikvaren gir Sysselmannen tillatelse til å grave ut graven (!), og midlertidig oppbevare levningene til Marcellius Olsen, fram til man finner en mer varig løsning.

Svalbardposten 21.09.2017

Nye sjøkart

Kartverket gjør stadig nye sjømålinger rundt Svalbard. Nå har de gitt ut nye sjøkart nr. 537 for områdene Hinlopenstretet N, Fosterøyane-Nordporten. Overlappsområdet Lomfjorden, Fosterøyane og Palanderbukta er sjømålt og lagt inn i kartet 537.

Svalbardposten 14.09.2017

KJÆRE ALLE POLARSTAR og POLAR-vener ! TUSEN TAKK!

Det har vore STORE dagar for alle oss som er glade i *Polarstar*, i norsk polarhistorie og norsk kulturhistorie! Siste helga i august vart verkeleg ei feststund og noko å minnast.

Polarstar kom heim, og det var verkeleg overveldande å verte mottekne på den måten som oss vart til del. I eit fantastisk seinsommarvêr sat klumpen høgt i halsen då oss nærma oss Kvitneset og vart møtt av ein armada med småbåtar som ynskte oss velkomne heim. Då hadde Redningsskøyta *Idar Ulstein* fylgt oss frå Herøy, og om bord var der mange gjestar frå inn og utland, presse og TV.



Over 1300 personar var møtt fram til å ta imot Polarstar. I løpet av heile helga var godt over 2000 innom arrangementa ved museet og skuta.

Og det vart for mykje for ein stakars snipsøyrdøl då oss såg kaia og området rundt museet svart av folk. Det var sterkt og eg kan berre audmjukt takke alle som var der.

Det folkehavet og det scenarioet vil stå i minnet mitt so lenge eg lever. Heldigvis hadde oss respekt og husk nok til å ta ein ekstra sving innom Hareid for å heidle og ære alle dei som gjerne ville vere med på dette, men som ikkje kom seg ut til ishavsbygda.

Tenkjer spesielt på alle dei ved sjuke- og aldersheimen. Godt er det å vite at dei og fekk sjå skuta der den tok ein sving innom hamneområdet og helsa ærbødig til alle dei der.

Når oss då kom utåt til Brandal og la til kai, og det flotte programmet starta, var det verkeleg ei stor stund. TUSEN TAKK til alle som kom, til alle dei som la festen til rette, til alle dei som bidrog på eit eller anna vis, og tusen hjerteleg takk til alle dei gode orda som vart sagt der ute. Eg kunne hatt lyst til å ta kvar ein av dykk som var der i handa og takke.



Det var mange frivillige som stilte opp for Ishavsmuseet og Polarstar for å gjennomføre det store arrangementet denne heimkomsthelga, her er nokre av mine barnebarn som hjelte til, fra v. Olida Nasset, Rebekka Bikset Nasset, Kajsa Nasset og Ingrid Devold. Takk til alle som sto på!

Det var heilt enormt å sjå alle som sto på kaia, og så var det ærefullt og fint å ha besøk frå Utanriksdepartementet, frå Polens Ambassadør i Noreg, frå Sjøfartsdirektoratet, frå Riksantikvaren, og i frå Ordførarar og kulturansvarlege i Hareid, Ålesund, Vanylven, Herøy og Sande.

Vil også i denne samanheng nemne dei gode orda og helsinga ex Ordførar Ottar Kaldhol frå Ulstein Kommune helsa med på søndagen i samband med den flotte konserten til Ulstein Mannskor som var på dekk då.

Alt dette gledde meg stort, og om bord var også folk som har stått meg nær gjennom dette prosjektet, og so flott at familiane Marø og Karlsen var om bord siste biten heim til Ishavsbygda.



Siste dag før avreise, mannskapet byrjar kjenne lysta på å kome seg nordover og heim. Frå v. Atle Gjerde, Johan Veiseth, Hans Andre Skarbak, Vidar Veiseth, Oddvar Bigset, Peter Liavåg, Andreas Nettet og Bjørn Røyset

Eg må tilstå det var stunder gjennom desse snart fire åra eg tvilte på at prosjektet kunne gjennomførast og slutførast.

Og det er slett ikkje berre mi forteneste og skuld at oss lukkast. Takk til alle dokke som «stytdja oppunder i dei brattaste bakkane», takk til alle dokke som trudde på meg og var med i dei tunge, og også i dei enklare og lettare stundene.

Ja, jammen kan eg tore å seie, takk også til dykk som ikkje har vore so positive gjennom prosjektet. Dykk vart også ein stor motivator for å gjennomføre dette!

Eg hadde ei drivkraft og motivasjon inne i meg til å få dette gjort, det gjev meg no glede og takksemd å sjå attende på. Takksemd til alle som gjorde arbeidet. Til dei fantastiske folka i Polen som gjorde alt arbeidet. Utan dei, utan dyktig prosjektleiing, dyktige underleverandørar, dei som tok ansvaret for å få det finansielle, for alt papirarbeidet, for kontakta med myndigheiter osv osv...

Eg kan ramse opp side på side om alt som har vore gjort, utan desse folka mine og samarbeidspartnarane hadde det aldri gått! Og når eg så legg attåt all hjelpa eg fekk frå ishavsfolk, frå museet, frå gammal dokumentasjon og bilde sendt meg, frå



Her forlet Polarstar Stettin havn og har byrja på reisa heim til folkefest i ishavsbygda!

Sjøfartsdirektoratet, så forstår dykk at dette har vore eit enormt prosjekt!

I alle fall i mi relativt enkle verd og min målestokk!

Også Riksantikvaren har støtta, hjelpt og motivert og pusha meg vidare på ferda, og kvar bidige fredag i nesten fire år har prosjektleiar sendt vekerapport og billedokumentasjon.

Riksantikvaren har vel aldri sett maken til dokumentasjon på eit enkelt prosjekt, der han sit på mapper, og la meg seie kilometervis av rapportar! Og vi har ca. 45.000 bileder teke gjennom heile prosjektet.



Prosjektleiar Marek Wisniewski var sliten etter hardkøyret med å få skuta klar til avreisedato. Men her er ein meir tilfreds prosjektleiar Marek når han stal gitaren til elektrikaren om bord og spelte opp med polske slagerar!



Hyggjeleg matykt om bord før avreise. Stuert Petter Liavåg skjemde vekk alle som kom om bord og fekk mat. Han er verkeleg ein flink stuert!

Eg har ei lang liste av folk og firma som har bidrege til renoveringa av *Polarstar*. Den lista skal eg gøyme til neste utgåve av *Isflaket*, og gjere den kjend då, slik at dokke ser at eg ikkje har vore åleine om å ynskje dette prosjektet så bra som mogleg.

Alt det gjev meg vissheit i mitt håp og min plan om at dette er VÅR skute, VÅRT kulturminne og eit slags fellesbidrag for å ta vare på den unike norske kystkultur, fangst- og polarhistorie.

La oss alle saman merke oss dei orda som Riksantikvaren har uttalt, at *Polarstar* er det viktigaste historiske polare fartøy som flyt i dag.

Historia til skuta er heilt enorm i denne samanheng, og mykje om det kan dykk lese om i den flotte nye *Polarstar* boka, «Ishavets Grand Old Lady», som kom ut denne heimkomsthelga. Tenk det gode polarvener, her stilte Gunnar Myklebust, Johannes Alme og Webjørn Landmark opp, og over ei to års periode jobba dei gratis og skikkeleg dugnad for å lage bok om skuta vår!

Likeins er det flott å vite at *Polarstar* har fått sin eigen vals, *Polarstar* valsen, komponert og innspelt på eigen CD av Per Arne Brandal og hans Red Roosters Blues

Band, at Knut Selvåg på same CD stilte opp med sitt trekkspel og at vårt eige legendariske Hareidsband, The Five Beats, spelte inn den kjende Ishavssongen til Inga Skarbakk. Kjøp boka og få CD på kjøpet, det er julegåve det! Den finnest å få kjøpt på Ishavsmuseet, og det er museet som får all inncome på salet.

No ligg skuta trygt ved kai i Hareid hamn, og der vert den nok liggande til over vinteren, så får oss sjå kva som skjer framover. No gjeld det å få alle fartspapir på plass, det tek naturleg nok litt tid.

Svært mange syner stor interesse for skuta, det kjem nesten dagleg inn forespørslar frå inn- og utland, og også ringer det mange private for å få lov kome om bord å sjå, då dei var forhindra frå å kome heimkomsthelga.

Det er naturleg nok ikkje so lett å halde ope heile tida, men eg skal sjå kva som er mogleg å få til, gjerne i samarbeid med Ishavsmuseet.

Har lyst til å nemne dei fyrste oss inviterte om bord. Det var alle borna og dei unge ved Brandal Friskule. Kven er viktigare å formidle til enn dei unge som er framtida vår?

Flott var det å sjå stroda av born og lærarar frå Brandal-skulen kome om bord. Pizza og brus smakte godt, og skipper Johan Veiseth, og dei to skute- og polarkjennarane Beathe Holstad frå museet og Sven Aslak Veiseth frå Venneforeininga fortalde og viste borna rundt.



Brandal Friskule var første skule om bord.

Kjekt var det å sjå kor flinke alle dei unge håpefulle var!
Alle lovde å prate fint om skuta, om museet og om polarhistoria til bygda si.

Alt no er det mange som har kontakta meg for å ta vare på skuta, hjelpe til og passe på. Det er eg svært takksam for, sidan eg er meir som ein rekande fant å rekne, mellom Polen og Noreg. Godt å vite då at eg har trufaste gode vener til å passe på.

Endeleg har eg lyst seie takk til pressa som har dekt dette på aller beste måte, og gjort dette kjent utover det ganske land. Presse og TV har fylgt meg både her og i Polen, og det har vore spennande.

Og sjølv sagt stor takk til alle som stilte opp for museet og oss i ein skikkeleg dugnad for å lage ei festhelg som vil stå lenge i minnet til folk! Brandølingar med alle gode hjelparar rundt seg, veit korleis det skal lagast fest, og sanneleg vart det akkurat det! Ein storfest!

Takk igjen då alle *Polarstar*vener! Kontakt meg gjerne når dykk føler for det, og hjelp meg gjere skuta endå meir kjend og akta rundt om. Dette flytande historiske objektet fortener berre det beste, og skal vere ein del av den store norske polarhistorie.

NB. Eg noterer at mange freistar få tak i meg på Facebook. Til det er å seie at eg prøver i det lengste halde meg unna desse «straum-føringane» der! Men det betyr ikkje at eg ikkje vil ha kontakt med dykk. Ta heller ein tlf. til meg eller skriv meg ein e-mail. Livet er so travelt av andre gjeremål at eg ikkje ynskjer site å sveitte over ei «fjesbok-side» eg likevel ikkje ville ha røkta slik det skal. So tilgje meg det gode venner, ta heller ein telefon eller besøk meg på kontoret eller heime. Eg har stolpetru på den gamle gode vegen å møtast og treffast på ! Nærheit, venskap, god kaffi og den gode samtale!

Beste helsing Willy Nesset

tlf 95070668

Takk for at oss fekk kome om bord!

Fredag 1. september 2017 var store og små frå Brandal friskule om bord i *Polarstar*. Her er nokre av elevane sine tankar etter besøket.

Det var gøy å sitje i kapteinstolen. – Gine

Det var ein morsom regel, -at kapteinen alltid har rett, og når han ikkje har rett, så har han rett likevel. – Nicoline

Det stanka i motoren. – Isak

Gøy og ete pizza, den var veldig sterk. - Goda.

Det var gøy å få klem med besten, og å sjå golvet for det er så fint, og å vere opp på taket. – Katharina

Gøy å sjå ankeret. - Vinter

Min tippoldefar jobba på *Polarstar*. Eg fekk sjå motorrommet. – Oda

Eg fekk sjå kvar dei sov på båten og motoren. – Andreas

Det var veldig gøy på *Polarstar*, og tusen takk for pizza og brus. Det var veldig fint. – Mia

Det var kjempekjekt å vere på *Polarstar* fordi eg fekk lov til å gå opp på taket over styrerommet. – Henrikas

Det var gøy at vi tok bilde, og det var gøy at vi var på toppen av båten. – Markus

Det var kjekt å kome på besøk og få brus og pizza. Eg lærte meg meir om bord i *Polarstar*. – Gabriel

Polarstar er kul og lærerik. Eg fekk vite at pappa jobba der. Eg fekk sjå mange lugarar. Eg fekk gå ned i maskinrommet. Nokre lugarar var rare og nokre var kule. Det var gøy å vere på *Polarstar*. - Isabella

På Polarstar lærte eg at det vogga meir fremst. – Varg

Polarstar er kul og lærerik og interessant. – Ida

Eg fekk sjå masse ting. Polarstar er ein kul båt som toler masse rart. – Olav

Vi såg ein lugar og det lak frå taket. Kapteinen heiter Johan. Båten heitte Polarfart før. – Nida

Der var ein som hadde saga hol i skapet på ein lugar for å få plass til føtene sine i senga. Han heiter Johannes Alme. – Nora

Vi var på omvisning og såg overalt i Polarstar. Vi var i motoren. – Stin-Are

Eg likte å vere i styrhuset. Men eg likte ikkje dei små trappene. Det var eit veldig kjekt besøk. Det var hyggeleg å vere der. Båten gynga litt. Eg syntest det var kjekt å vere der vi åt maten. – Ellie

Det var gøy. Det var veldig smale trapper. Sengene var også veldig små. – William

Før heitte Polarstar Polarfart. Dei bytta namnet fordi at Polarfart betydde Polarfis på engelsk. – Aida

Eg huskar at båten gynga. Eg blei fort van med det. Eg lærte mykje der. Eg lærte at dei hadde mange signalflagg. Eg visste ikkje at det fanst. – Ane

Det var veldig mange motorar i motorrommet. Trappene var veldig smale. Oldefaren min jobba om bord på Polarfart/Polarstar. – Nils Petter

Plukkfangst:

Sikrer folk ute

Store Norske har observert at folk tar seg inn i Gruve 2b selv om anlegget er stengt for ferdsel. Nå ønsker de å midlertidig sette inn et pleksiglass ved lasten, for å hindre at folk går inn. De ønsker også å reparere og forsterke den

bølgeblikkdekkede veggen i anlegget. Sysselmannen anbefaler tiltakene ovenfor Riksantikvaren.

Eiendomssjef Sveinung Lystrup Thesen i Store Norske forteller at de også ønsker å fjerne tagging fra i fjor sommer. Selskapet har forstått det slik at dette kan gjøres i samråd med Sysselmannen. Neste uke kommer en kulturminne-spesialist og en byggingeniør for å lage en tilstandsvurdering av daganleggene til Gruve 6 og Gruve 2b.

– Vi håper å komme dit at det er mulig for folk å oppleve anleggene igjen, om de ferdes med aktsomhet, sier Thesen.

Svalbardposten 14.09.2017

Knuste rekord

Flere medier melder om norgesrekorden som ble satt i Isfjorden for et par uker siden. Fiskeentusiasten Asgeir Alvestad fra Lillesand fikk da en blåsteinbit på 16,3 kilo på stang. Det er soleklar norgesrekord da fisken er dobbelt så stor som den forrige rekorden. Det er imidlertid ikke første gang entusiasten Alvestad får storfangst på stang. Han har tidligere blant annet fanget ei håkjerring på 1100 kilo!

Svalbardposten 24.08.2017

Lærer å flytte isfjell

Etterhvert som oljeselskapene går dypere inn i Arktis, finner russiske oljeselskap og forskere sammen måter å håndtere drivende isfjell.

Med finansiering fra oljeselskapet Rosneft, bruker en gruppe forskere nå 40 dager i de nordlige delene av Barentshavet og Karahavet for å utforske måter å flytte isfjellene på. Kara Leto-2017 er den andre ekspedisjonen i sin type. I 2016 klarte forskerne å flytte isfjell med en vekt på opp til en million tonn. Arktis og Antarktis-instituttet sier at muligheten til å flytte isfjellene er avgjørende for olje- og gassutviklere.

thebarentsobserver.com 22. 09 2017

Hareidsvikas kvite svane.

Av Ottar Kaldhol

Det er fleire som erfarer at skal du kome nær noko så må du ha det på avstand ei tid. Slik har eg det ved mange høve, og no sist i samband med opplevinga av at ishavsskuta "Polarstar" kom heim.

Skuta kom heim nypussa og skinande frå austerled for nokre veker sia. Det var ei stor oppleving for mange, det viste frammøtet av langt over tusen menneske frå fjern og nær då skuta la til kai på heimplassen Brandal.

Ja, det er mange som framleis kjenner dei vert varme i bringa når dei ser skuta ligg som ei kvit svane på Hareidsvika eller når dei minnest den spesielle dagen då ho kom heim.

Ja, vi var mange som kjende på noko der ut i Brandal, og det fyrste vi hadde til felles der vi sto på kaia var takksemd.

Ei takksemd til sambygdingen Willy Nettet som tok fram i, slik dei sa før. Han fullførte med 20 i stil det fleire hadde starta opp tidlegare. Det vart dokumentert denne dagen og for all framtid at det var fleire som kjende ansvar for å berge ishavsskuta "Polarstar".



Willy Nettet med blomar frå styreleiar i Ishavsmuseet, Eldar Hareide (th).

Det var og ei takksemd som kom fordi vi er stolte av vår felles historie. Tenk det var her i denne bygda, denne kommuna, i denne regionen, i denne delen av landet, at dei reiste ut med små skuter og henta heim selskinn og spekk som sytte for store verdier til landet vårt.

Vi sto der og kjende takksemd og stoltheit for at dette er oss, om vi ikkje var på ishavet så sytte Willy, oss er på fornamn no, og dei andre som gjekk føre at vi fekk oppleve kjensla av dette som vårt.

Ja for Willy sa i talen sin til slutt at skuta hans er også vår. Han sto der audmjuk ved rekka og ga skuta "Polarstar" til heimbygda si.

Vi var og er ein del av noko som Riksantikvaren sa er det beste prosjektet han har opplevd. Vi stod tettpakka på kaia, nokre var om bord, dei som skulle vere der, som Brandalskoret og andre som hadde meiningar og som uttalte takksemd og stoltheit i fellesskap med oss i den store hopen på kaia.



Riksantikvaren, her ved Erik Smaaland, var full av lovord om restaureringa av Polarstar.

Eg sto ilag med våre to vaksne søner, dei veit no at fleire i vår familie har vore på ishavet som i dei fleste familier her. Dei veit også at oldefaren deira som 14-15 åring budde hjå Peter S. Brandal som det no står statue av ved Ishavsmuseet og som lovde oldefaren deira plass på skuta si til ishavet om han vart losjemann. Oldefaren deira ga lovnaden, var fangstmann på ishavet i mange år og var losjemann livet ut.

Kva anna hadde vi til felles der vi sto på kaia den dagen den kvite svana til Willy kom heim.



Det var trangt om plassen på kaia då skuta la til. Foto Sigrid Jønsson

Jau vi kjende oss audmjuke for alt og alle som opp gjennom historia har flytta landet og menneska framover. Ja, for vi lever av det same som pionerane på hav og land starta opp med for mykje over 100 år sida. Havet, kysten, båten, slippene, verkstadane og av å skape dagleg tryggleik og utvikling for dei som lever her.

Det vi òg har til felles er at vi kjenner stoltheit, fordi mange hadde far, bestefar, bror, onkel eller ektemann som var på ishavet. Ja, nokre hadde familiemedlemar som var med den kvite svana, vår. Ja eg torer å seie vår for det sa Willy Nettet i Brandal den dagen. No er det vår skute, alle si skute. Det sa ein mann som har lagt ut 20 millionar kroner av eigne pengar for å sette skuta i stand til riksantikvaren sine nesten urimelige krav.

Kva er den menneskelege fellesnemnar for takksemd, stoltheit og audmjukskap.

Jau, det er respekt.

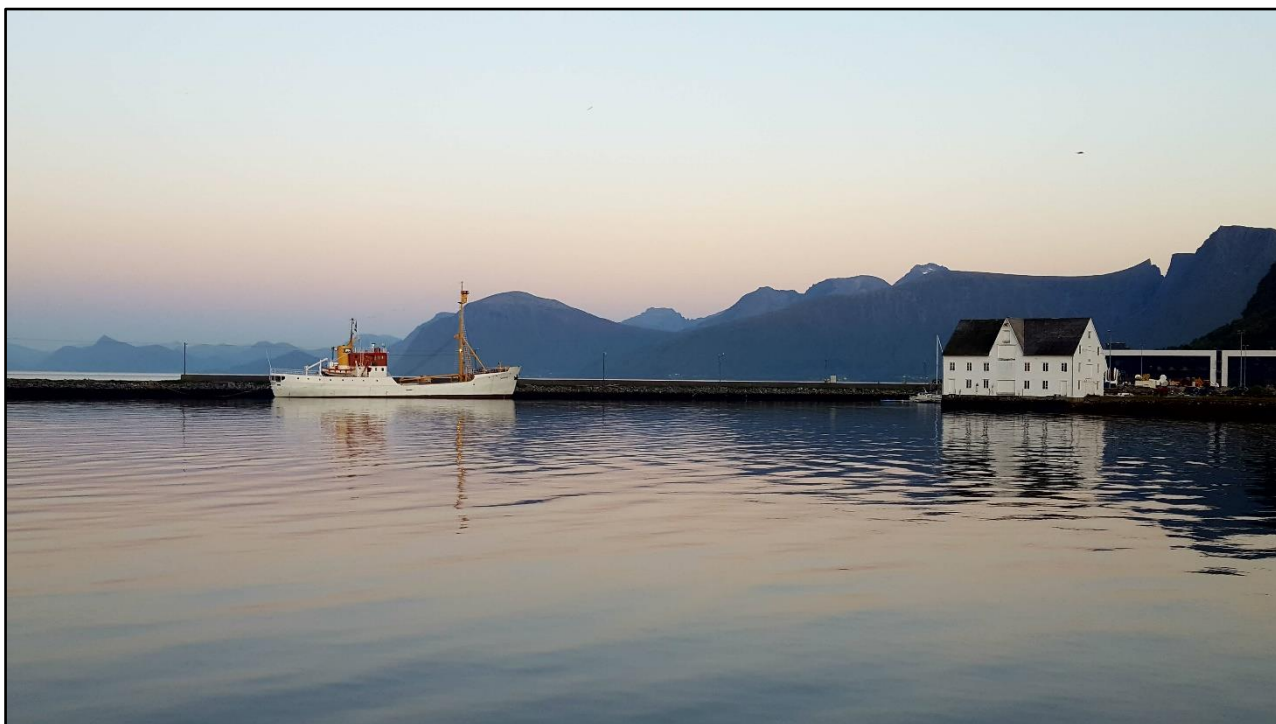
Respekt for dei som har vist veg, har teke fram i som dei sa før. Den kvite svana på Hareidsvika

er det beste døme på den innsatsen som Willy Nettet har gjort for å sikre eit handfast prov på ei verdiskapande næring her på våre kantar.

Ja kanskje skulle alle pengeflyttarane på bryggene rundt om i landet og alle som er opptekne av verdiskaping ta seg ein tur ombord i "Polarstar" i lag med Willy Nettet. Dei kan sjå, kjenne på lukta, legge seg opp i ei køy fram i baugen og ligge der eit bel med attlatne auge. Dei vil kunne kjenne på kroppen og med sjølvsyn sjå at det umulige er mulig og at det er hardt arbeid, kløkt og mot som gjennom historia har skapt det sterke fellesskapet her i landet.

Då Willy heldt takketalen ved rekka gjorde han noko heilt fantastisk, han delte sigeren med alle, ja absolutt alle, og tok spesielt fram dei som tidlegare hadde redda skuta i ei svært kritisk tid og som gjorde det mulig for han å fullføre denne store bragda. Då kom hjarte mitt opp og trengde seg ut gjennom augo.

Trur ikkje eg var åleine som let den audmjuke takksemda og stoltheita renne ned over kinna i Brandal den laurdagen.



Hareidsvikas kvite svane. Foto Johannes Alme

Kvar gong eg no kjem over Hareidseidet og ser ned gjennom min barndoms dal ser eg ein ljøs liten kvit prikk ved Storfjorden, eller gjer eg det, eller er det fordi eg veit at den kvite svana vår ligg der.

Den kvite svana som no ligg trygg og stolt på Hareidsvika skal minne oss og framtida på at kvar generasjon står på skuldrane til kvinner og menn som gjekk føre og som tok fram i.

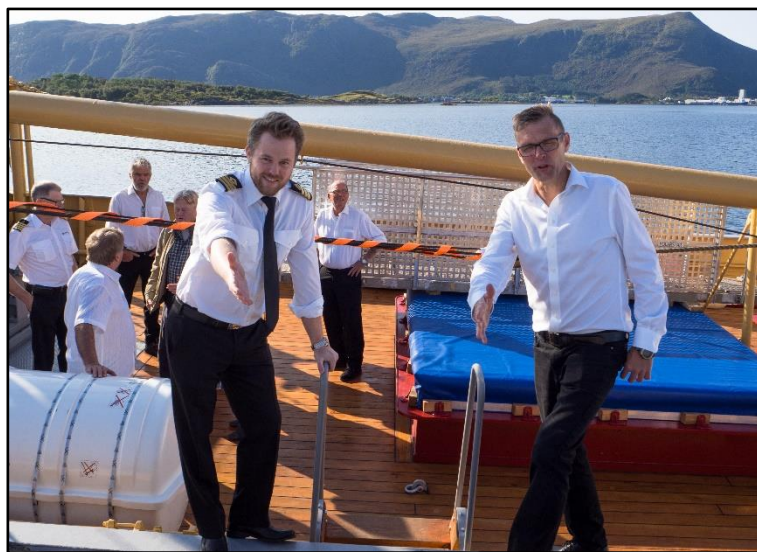
Ja, og med den kvite svana ilag med førstereisguten på snøggbåtkaia, og den ventande kvinna og statua av ishavspioneren Peter S. Brandal ved ishavsmuseet så er det no skapt sterke og varige symbol som vil minne alle på viktige og sentrale deler av røtene våre.

Den innsatsen som Willy har gjort for å sikre ein så viktig del av den felles kulturarven vår kan ikkje overvurderast.

Willy Nasset du har min respekt, du tok fram i og du delte sigeren med alle, du har gjort ei bragd som utgjer ein skilnad, du har knytt ein sterk og varig mauske i det historiske fellesskapet vårt.

Takk!

Glimt frå Polarstar sin heimkomst



Kring 25 innviterte gjestar vart skyssa med buss til Herøy der dei fekk gå om bord i Polarstar og vere med siste etappen inn til Brandal. Styrmann Vidar Veiseth (tv) og matros Hans A. Skarbakk ønsker velkomne om bord. Foto Steffen Kvalsund.



Marian Siemakowicz, den polske ambassadøren i Noreg, med frue, vert ønskt velkomen om bord av Willy Neset.



Tidligere og noverande reiarar vinka til alle småbåtane som møtte Polarstar ved Kvitneset. Foto Steffen Kvalsund



Seglasen frå herøy til Brandal gjekk føre seg i praktfullt vær. Redningsskøyta Idar Ulstein heldt Polarstar med lag. Foto Steffen Kvalsund.



Stein Ørnhøi var med Polarstar på selfangst i 1968 som NRK journalist. Han kunne konstatere at det var meir folk på kaia denne gongen.



Tidlegare reiar, Else Karlsen, vert intervjuva av NRK. Både NRK og Sunnmørsposten gjorde sine reportasjar, og Sunnmørsposten sende live minutt for minutt på turen inn til Brandal. Foto Steffen Kvalsund



Hermann Bakke var med Polarstar på jomfruturen i 1948. 69 år seinare var han æresgjest og fekk vere med siste etappe heim frå Polen. Foto Steffen Kvalsund



Polarstar kjem inn til Brandal. Foto Sigrid Jønsson



Det var mange på talarlista når skuta var koma trykt til kai. Gunnar Myklubust leia den seansen. Foto Sigrid Jønsson



Marian Siemakowicz helsa frå den Polske ammbasaden. Foto Sigrid Jønsson



Statssekretær Elsbeth Tronstad helsa frå Regjeringa. Foto Sigrid Jønsson



Sylvi Listhaug bar også fram ei helsing. Foto Sigrid Jønsson.

- Ganske kult at han oldefar og Roald Amundsen var vennar

Av Kjell Petter Stene

-Amundsen-villaen var omtrent slik eg hadde førestilt meg. Då eg sat i stova, kjente eg på stoltheit. Dette huset hadde oldefar min fått bygd som sjefsmesse i 1918. Roald Amundsen fekk bu her i 1925 og 1926, i samband med polferdene sine. Det er ganske kult at han oldefar og Roald Amundsen var vennar.



Beathe Holstad på trappa til Brandal-villaen, direktørboligen som var satt opp i 1918.

Beathe Holstad er oldebarnet til Peter S. Brandal, som var ein av grunnleggarane av Kings Bay Kull Comp. A/S i 1916.

Beathe har vore på hausttur til Ny-Ålesund. Saman med tre andre frå Brandal, deltok ho på eit tre dagars cruise med MS Nordstjernen. Det



Beathe på plass ved pulten i Brandal-villaen.

var Kings Bay Veteranklubb som arrangerte turen frå Longyearbyen til Ny-Ålesund.

Medlemmane av klubben utgjorde knapt halvparten av gruppa på litt over 100 reisande. Resten var vennar og kjende, slik at skipet kunne fyllast. Slik var det at ein invitasjon til å vere med også nådde personar knytt til Ishavsmuseet Aarvak på Brandal. Knapt to døger låg skipet til kai i Ny-Ålesund, 16. - 17. september i år.

-Dei var tøffe karar, og såg kva som måtte til. Det å bygge opp eit gruvesamfunn så langt mot nord, var galskap, fortel Beathe Holstad.

-Heime har det ikkje vore så mykje prat om dette. Men eg har visst det. Interesse for det som skjedde i Ny-Ålesund, kom etter at eg starta å arbeide på Ishavsmuseet.

Som vaksen har eg forstått meir av det pionerarbeidet oldefar var med på, og mine barn på 14 og 18 år veit meir om denne historia enn eg gjorde på same alder. Det er viktig å kjenne sine røter, seier ho.

Vi sit og pratar på ein kafé i Longyearbyen. Om eit par timar går flyet sørover. Eg ville vite korleis ho opplevde denne turen. – Fantastisk, svarar ho. -Vi hadde godt ver heile tida, og eg kunne gjerne ha vore der lenger. Eg er veldig glad for at eg vart med. Kongsfjorden var magisk med dei flotte fjella og mektige breane. Vi fekk sjå at breen kalve og høyre buldringa. Dette var spanande naturopplevingar. Ved innseglinga kjente eg att Zeppelinfjellet, luftskipsmasta og villaen midt i den vesle byen. Ny-Ålesund er eit lite samfunn med mektig natur rundt.



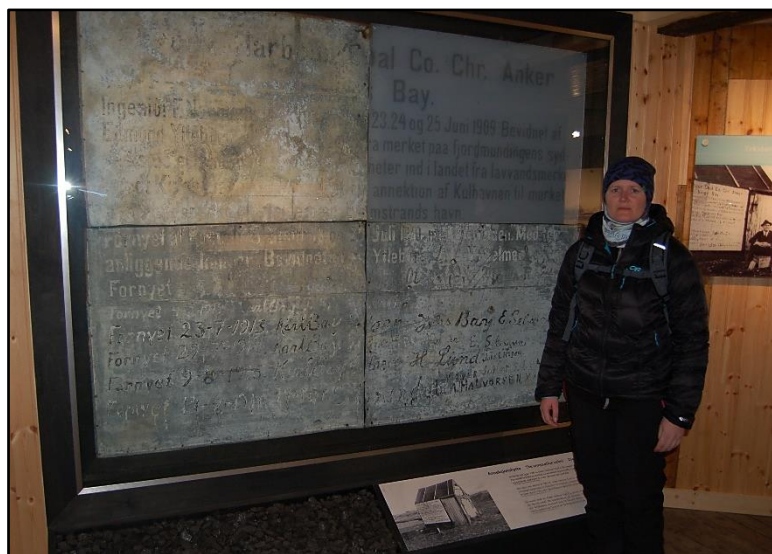
Utsikt frå flyplassen, Ny-Ålesund og Kongsfjorden.

Klart at ting har blitt forandra sidan oldefar si tid, men mykje er nesten som då. Det er flott at dette lokalsamfunnet eksisterer framleis, sjølv og gruvedrifta er historie og ulike internasjonale forskarmiljø no har funne sin plass der, seier Beathe.

-Eg hadde store forventningar til turen, og vart ikkje skuffa. Det var fint å gå rundt i den vesle byen og sjå på dei forskjellige husa. Vi hadde byvandring med omvising i fleire av husa. Det var villaen som gjorde størst inntrykk på meg. Eg hadde lyst til å forlate gruppa eg gjekk saman med og vere meir i villaen, men det får bli neste gong. Det var nesten som ein kunne kjenne stemninga frå gamle tider der inne, seier Beathe tankefullt.

-Det var også spanande å sjå anneksonsplata på museet. Den har eg berre sett fotografi av tidlegare. Det var ei eiga ro i Ny-Ålesund. Lokomotivet «Toa» med sine vogner stod der nyrestaurert. Dei bygde eigne skinnegangar frå

gruvene ned til utskipingskaia allereie i 1917-18. Dei fyrste åra kalla ein faktisk staden for Brandal City. I dag er der gode grusveggar, og det er dagens Kings Bay AS som er ansvarleg for all infrastruktur.



Beathe framføre annekasjonsskiltet der oldefar Peter S. Brandal har signert sist i 1916. Skiltet er utstilt på det nye flott museet i Ny-Ålesund.



Turfølge frå Ishavsmuseet samla på Brandalspynten; frå v. Lars J. Brandal, Beathe Holstad, Lars P. Brandal og Webjørn Landmark.

-Vi blei med på ein tur til Brandalspynten, eit nes på utsida av Brandalslaguna. Det var kjempefint ver den dagen. Å stå borte på Brandalspynten og sjå over til Ny-Ålesund var fint. Det var jo frå den kanten også oldefar såg «byen sin» når han kom siglande inn fjorden om somrane. Eg såg for meg skutene som kom og gjekk med proviant og kol, fortel Beathe Holstad.

Fire personar frå vennegruppa rundt Ishavsmuseet var med på Svalbard-ruren. Beathe reiste saman med sambuar Webjørn Landmark, Lars P. Brandal og Lars J. Brandal, alle ivrige støttespelarar for museet. Kings Bay Veteranklubb vart stifta i 2001, og dette er andre gongen dei chartrar MS Nordstjernen for å la medlemmene få kome tilbake til gruvesamfunnet, der mange av dei budde og jobba i fleire år.

-Eg driv og guidar på Ishavsmuseet. No har eg vore der, og inntrykka frå det som ein gong vart kalla Brandal City blir med meg. Det blir lettare å formidle etter at eg har fått delta på denne reisa «tilbake i historia». Det var også fint å kunne reise samen med veteranar frå gruvetida, seier Beathe Holstad.

-Mange av husa i Ny-Ålesund står der ganske uendra frå då dei vart bygde for rundt 100 år sidan. Ei av gruveane fekk namn etter Beathes



Gamal og ny tid på Brandalspynten; fangstbåten til Arthur Oxaas som bygde hytte og overvintra her, og det nye bygget til kartverket.

oldemor; Josefine-gruva. Gruveområdet er dessverre jamna med jorda. Få år etter at Kings Bay-gruveane vart nedlagt i 1963, bestemte norske myndigheiter at gruveområdet skulle ryddast.

Bygningar vart rivne, stålkonstruksjonar sprengt og gruveopningane vart fylt igjen. I dei seinare åra har veteranar frå Kings Bay Veteranklubb delteke i arbeide med å merke gruveområdet, slik at besøkande kan få ei viss peiling på korleis ting var før.

Sambuaren til Beathe, Webjørn Landmark, er også inspirert etter denne turen. Han er dagleg leiar for Ishavsmuseet, og fortel at Kings Bay-avdelinga ved museet, «Svart gull i Brandal City», skal vidareutviklast. Historia til Peter S. Brandal skal takast godt vare på.

Kings Bay Veteranklubb 2001 – 2017

Av Kjell Petter Stene (tekst og foto)

Det er 16 år sidan Kings Bay Veteranklubb vart stifta. I november 2001 var 50 veteranar frå gruvetida tilbake i Ny-Ålesund.

Kings Bay AS med direktør Monica Kristensen var vertskap, og selskapet dekte utgiftene både til opphald og flytransporten mellom Longyearbyen og Ny-Ålesund. At 50 veteranar kunne samlast til eit flott treff over 4 dagar, var som eit eventyr for alle saman.



Reisande på Svalbard-turen 2017 framfor veteranhytta i Ny-Ålesund.

gang eit arbeid for å få til eit stort og ope treff i Ny-Ålesund.

Han ville at alle attlevande gruveveteranar som hadde ønskje om det, skulle få møtast igjen på sin tidlegare arbeidsstad. Og hausten 2001 vart hans draum realisert. Då vart samstundes Kings Bay Veteranklubb (KBV) stifta, og det første styret vart valt.

Det var viktig for KBV å få på plass ein samarbeidsavtale med Kings Bay AS. Selskapet driv staden som ein forskarlandsby i dag, og mange land er representerte med folk og prosjekt. Samarbeidsavtalen skulle opne for at dugnadsgrupper frå veteranklubben skulle kome kvart år. Dette samarbeidet

starta for alvor i 2005, då ei gruppe frå klubben pussa opp hytte nr. 6 – ein av dei små familiebusadene frå gruvetida. Dette vart «veteranhytta» - klubbens tilhaldsstad i Ny-Ålesund.

Seinare dugnadsgrupper har i samarbeid med Svalbard museum delteke i merking av gjenstandar frå gruvetida. Dei seinare åra har ein hatt informasjonsstand for turistane på turistbåtane som kjem dit.



50 veteranar var tilbake i Ny-Ålesund i 2001. Kings Bay Veteranklubb vart stifta. Initiativtakar Berner Larsen sit framme, nr. 2 frå venstre. Dåverande direktør, Monica Kristensen, sit på huk i midten framme.

I spissen for å få til dette historiske treffet, stod den tidlegare gruvebusen Berner Larsen frå Bodø. Han hadde sjølv fått ein tur tilbake til sitt kjære Kings Bay i 1997. Etter det sette han i



Dette er minnesteinen over dei 11 gruvearbeidarane som ligg att i gruva etter ulukka i 1962. Veteranen på biletet er Jann Skogmo frå Bodø.

I veteranbua ved sida av butikken, sel dei strikkevarer som medlemmane har laga, kaffi og vafler. Dette gir inntekter til klubben. Mange turistar stoppar interessert opp og vil høyre om tida då Ny-Ålesund var verdas nordlegaste gruvesamfunn.

På alle dugnadsurane blir det arrangert forteljarkvelder for dagens arbeidarar. Då møter veteranane mange interesserte både frå Kings Bay AS, Polarinstituttet og andre forskarmiljø. Veteranane fortel frå arbeids- og samfunnslivet i gruvesamfunnet, og mange av dagens tilsette blir godt kjente med representantane frå veteranklubben. Dette informasjonsarbeidet er ein viktig del av samarbeidsavtalen mellom KBV og dagens Kings Bay AS.

Kings Bay Veteranklubb har også teke initiativ til at gruveområdet vart merka. Klubben har også fått reist ein minnestein i gruveområdet over dei 11 som ligg att inne i gruva etter ulukka i 1962. Dei vart ikkje funne. Det omkom 21 arbeidarar ved denne største ulukka i Kings Bay-gruvene. Til saman har 84 menn døydd i arbeidsulukker i perioden 1916 – 1963. Ei minneplate med namna på alle omkomne er festa til den store minnebautaen nær busetnaden i Ny-Ålesund.



5. november 2012 vart det minnemarkering i Ny-Ålesund – 50 år etter den største Kings Bay-ulukka. Mange veteranar deltok. Framme sit f. v.: Arne Storvik, Jorunn Storvik, Asbjørg Skogmo (mangeårig leier for KBV) og Oskar Bye

Veteranklubben har arrangerer fleire større turar til Ny-Ålesund gjennom åra. Både i 2008 og 2017 chartra ein MS Nordstjernen etter avslutta turistsesong. Då er det blitt cruise over tre dagar, med gode opphald i Ny-Ålesund. Over 100 deltok på kvar av turane, og KBV-medlemmane har også hatt høve til å invitere med venner og kjente for å fylle opp skipet.

I 2012 var det eit spesielt «veterantreff» i Ny-Ålesund. Kings Bay AS hadde lagt til rette for at ei stor gruppe veteranar kunne få delta på markeringa av at det var 50 år sidan den store ulukka i 1962. På dagen 50 år etter, 5. november 2012, var 28 veteranar samla til minnestund i den gamle gruvebyen, saman med bl.a. Kong Harald. Der var det også representantar frå Storting og regjering til stades. Til denne samlinga fekk veteranklubben reisestøtte frå Nærings- og handelsdepartementet.

Veteranklubben har eksistert i 16 år. Av dei som var til stades på den store samlinga i 2001, er nå mange gått bort. Berre det siste året døydd fem medlemmar. Nå er det neste generasjon som må dra mykje av lasset, dei som var born i gruvetida. Mange av desse kjenner også sterke band til staden.



5. nov. 2012; Kong Harald legg ned krans ved bautaen over dei som har omkome i Kings Bay-gruvene. Gruveveteranar frå KBV i bakgrunnen.

Stryeleiar for KBV nå er Ellen Marie Ødegaard, den yngste i ein barneflokk på fire som vaks opp på Svalbard. Hennar oppgåve blir no, saman med styret, å stake ut ein veg vidare. Kanskje vil klubben leve sitt liv lenge, kanskje har den allereie utført si viktigaste oppgåve; det å samle veteranar og legge til rette for at dei som ynskjer det får kome tilbake til Kings Bay. Årleg vert det arrangert årsmøtesamlingar ei helg i september. Desse treffa er blitt møtestaden for nye medlemmar som sluttar seg til klubben.



Ny-Ålesund – slik det ser ut der i dag.

Polarstar: Eit flytande kunstgalleri

Av Anne Gry Eilertsen

Både i messa, «captains cabbin» og på lugarane heng det no kunstverk og foto som folk har skjenka til ishavsskuta «Polarstar».

Skuta ligg no til kai på indre Hareid, nyrestaurert og flott etter fleire år med restaureringsarbeid i Polen. «Polarstar» skal ligge på Hareid til alle sertifikat er på plass, og blir førebels brukt til omvisingar og selskap i slutta lag.

Interessa for stålskuta frå 1948 er stor, og reiar Willy Nasset er nesten rørt over kunsten som er skjenka skuta.

- Eg set stor pris på gåvene. Det gir meining til alt arbeidet som har blitt gjort, kommenterer han.

Aller størst pris set han på måleriet som Petter Liavåg har gitt. Eit oljemåleri som kunstnaren Hermod Rise har laga. Måleriet femnar om det meste ein hareidspatriot likar: Masdalsklova, Tampen-bua (den eldre), Flemsøy-bua og Hareidsvika. Måleriet har fått heidersplass i messa.



Willy Nasset takkar Petter Liavåg for den store gåva til Polarstar, måleriet etter Harmod Rise som har kome på veggen.

- Petter har stilt opp svært mykje for «Polarstar». Han var blant anna stuert på overfarta frå Polen til Hareid no i haust, fortel Nesset.

Men det har kome fleire kunstverk på veggene: Johan Storøy har gitt eit måleri av «Polarstar», og det same har Ivar Olsen. Sistnemnde er frå Hareid, men busett i Oslo. Han har fått ein kunstmålar til å skildre skuta. Også ein polsk sveisar vart så glad i «Polarstar» at han sette seg til staffeliet og laga eit måleri av skuta før ho forlet Polen.



Ivar Olsen har fått dette bilde måla og gitt det i gåve.

Else Karlsen, tidlegare eigar av skuta, har overlevert eit inneramma kart over Svalbard, som tidlegare hang i messa. No er det på plass igjen. Det same er ei klokke som reklamerer for Mack-øl.

Willy Nesset har også klart å spore opp foto frå då «Polarstar» vart bygd ved verftet James Lamont & co Ltd. i Glasgow.

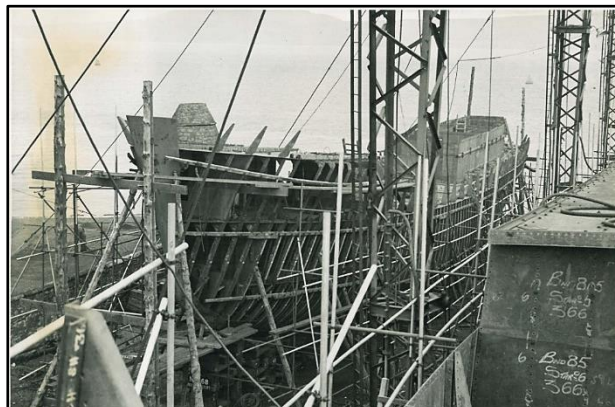
- Eg fekk tak i dei via universitetet i Glasgow. Dei sende dei til meg som fotofiler, og eg synest dei fortel ei historie, seier Nesset.

- At det er fint i messa set ein spiss på heile båten. Folk som kjem her ser at det er orden på sakene, kommenterer Petter Liavåg.

- Riksantikvaren sa til meg at «Polarstar» hadde verdas flottaste kunstutstillingslokale i lasterommet. Kanskje kan vi ha utstilling der ein gong. Det er i alle fall stort nok, smiler reiaren.

- Men det får eventuelt bli seinare, legg han til.

Under ser du nokre av bilde som vart skaffa frå universitetet i Glasgow, og trykt med løyve frå verftet. Fleire bilde frå bygginga i Polarstarboka. Siste bilde syner gudmor Borgny Karlsen klar til å sende champagneflaska mot skuta.



Andreas Nettet, 90-åring med seglskuteminner

Av Leiv Arne
Grimstad
Vestposten 9. januar
1979



-Almendele' -normalt also!

Slik slutta 90-åringen Andreas Nettet då vi kunngjorde at han verka urimeleg sterk og glad til sinns for ein 90-åring å vere. Sjølvve åremålsfeiringa var 23. desember. No skriv vi 3. januar og konstaterte at jubilaranten var pigg og moda på nytt år – det 91. i rekka.

Men saga om Andreas Nettet er ikkje heilt almindeleg. Rett nok har han vore spart for store knekk. Tre sjukehusopphald i alt – ikkje av alvorlegaste sort. Og eit sterkt sinn har følgd han gjennom alle år. Klar som kjelda verkar han ennå.

Det ikkje heilt «almindelege» ved han er at han truleg er den einaste som lever av dei som opplevde å reise på selfangst med seglskute. Han var med «Minna» i Vesterisen før den industrielle revolusjonen hadde teke landet i bruk. Isbjørn og kvalross har han også fanga.

Men la oss ta sat i barndomsheimen, på Nettet i Snipsøyrdalen. Andreas var son til Rasmus Nettet og Laurence Nettet f. Bjåstad. Han var fjerdemann i ein syskenflokk på 9 og tok over heimejorda i 1910.

Men før det hende litt av kvart: Faren, Rasmus, måtte selje jorda i 1880 fordi han måtte ha pengar til å bygge seg nytt hus. Han hadde teke over etter far sin, var nygift og skaffa seg inntekt som bygningsarbeidar.

Slikt arbeid var dårleg betalt, og blakk som han var fekk han Andreas Saunes kjøpe jorda for 1600 kroner. Avtalen var at Rasmus fekk drive henne mot ei årleg avgift på 20 kroner. Dette kalla dei landskuld.

Saunes døydde i 1910 og kona etter han overlèt styringa av eignedomen til eit bustyre. Rasmus fekk ultimatumet: Viss nokre av borna ville



Andreas var med «Minna» på selfangst. Foto Olaf S. Brandal.

kjøpe att garden, skulle dei få han for 1600 kroner. Viss ikkje vart det auksjon. Tilbodet hamna hos Andreas til slutt. Dei to eldste brørne var alt engasjert i ein motorfabrikk i Ålesund, Lars som eigar og Johannes som medarbeidar. Nr. 3 i rekka – Ole – døydde som ung.

Andreas kvidde seg. Lysta til å bli gardbrukar var ikkje stor. Men å nekte var det same som å sette familien på døra. Dei andre syskena – Olina, Enok, Alfred, Ragnvald og Lydia – var enno for unge.

Andreas sine lyster gjekk i andre leier. Han ville lære maskinistyrket. Det enda likevel med at Andreas kjøpte att garden for pengar han hadde tent på sjøen. Mora hadde samvitsfullt sett dei i Rise-banken for han, og no kom dei til nytte.

Kjøpet tok på og Andreas laut prøve sjøen igjen for å skaffe seg pengar. I 1914 slutta han som heilårs sjømann og gifte seg med Marta Ulset i 1915. Ho var dotter til Rasmus Ulset og god følgesvein til ho døydde i 1969. For å få plass

til begge familiane i heimtunet kosta broder Lars ei utviding av huset.

-Kor gamal var du, Andreas, då du måtte ut å tene?

- Eg stod konfirmant i 1903. Ved jul året etter baud Lars eldstebror, som hadde starta ein trevarehandel på Valderøya, meg til å bli snikkar i kompaniet. Der var eg 3 månadar. Då sa Lars at han ikkje greidde å halde oss begge med mat lenger. Han bad meg skrive til onkel Sverre – «Haug-Sverre» - i Brandal for å få låne 50 kroner. Han svarte slik:

«Pengar fær du ikkje, men vil du koma å tene meg, skal du få maten». Eg for dit 15. oktober og var der eit og eit halvt år. Eg hugsar klart at han hadde 4 mjølkekyr, 10 sauer og 20 geiter og ei fylmerr. Eg gjekk sjøvegen til Flø etter geitene, for i fjella og mjølka, spadde torv og sende ned til bygda på streng.

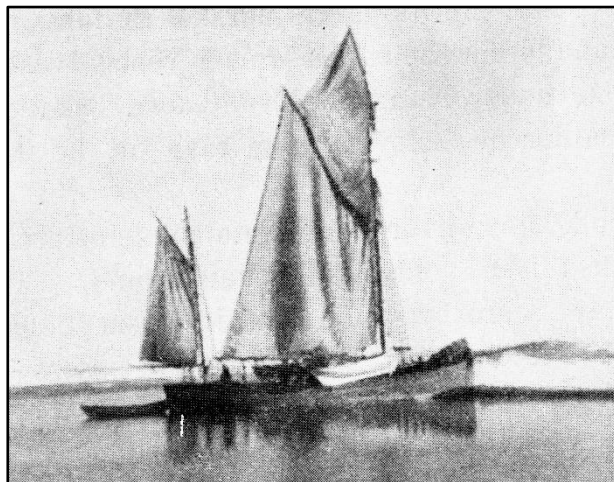
Eg hugsar ein gong eg var ute å sette line attmed ein annan kar. Eg måtte andøve medan «sjefen» drog. Det kom til syne ein storing i djupet og «sjefen» såg etter klepp. Men klepp hadde vi ikkje med. Eg visste ikkje eingong kva det var. «Visste du ikkje at oss skulle ha med oss ein klepp, din dalegap?» raus det ut av han. Sidan fekk vi slep til Ålesund og selde fangsten. Eg måtte ro heimatt åleine, og viste knapt vegen. Men ved Eltrane såg eg Brandalsbygda og fekk heim mjølet. Men den jobben var visst ein dalegap god nok til.

-Når kom ishavet inn i bilde?

-Eg fekk meg rom på «Minna» i 1907, ei seglskute, som også dreiv fiskeri. Vi som var med måtte sjølve halde oss med vegn. Eg hadde ikkje pengar, men fekk det eg trong på krita hos S. Howlid, 10 liner.

Så var det ishavet. Vi siglde til Vesterisen utan motor og var heldige og fekk last. Tok så ein Nordsjøtur og kom tilbake med 48 tønner sild. Vi heldt oss med kvar våre 4 garn.

-Kor lang tid tok det å sigle til Vesterisen?



Medan «Minna» var på verkstad, fekk Andreas også ein tur med «Gunhild».

-Frå Brandal brukte vi gjerne ei veke. Hadde vi veret med oss, kunne vi vere i området ved Jan Mayen alt etter tre dagar. Likast var vinden på sørost. I «nordvest» måtte vi sigle «bidevind». Det blaffa så vidt i segla og det var ein kunst å finsikte slik at segla vart fylte. Om nettene kunne det vere at vi la oss «bakk» når veret og vinden var vanskeleg. Vi hadde kompass om bord og las av retninga i parafinlyset. Styringa utførte vi med talje. Då vi kom heim etter den turen vart skuta forlenga med 20 fot og fekk dampkjel og dampmaskin.

I mellomtida tok eg plass på «Gunhild» i torskefisket. Då «Minna» var klar igjen, for vi i isen, men kom for seint til å ta ungselen. Vi fanga ein del klappmyss, men fekk ikkje full last. Kva no? Spurde vi oss. Skyttaren foreslo å gå inn under Grønland på bjørnefangst. Stueren var samd, og dermed var det gjort.

Vi skaut 20 isbjørn. 5 ungar vart i tillegg fanga og sett i bur. Fangstmetoden var å jage mora i sjøen og skyte henne der. Ungen fylgde også i sjøen. Vi rodde etter han og heiv «strikk» kring halsen.

Eg reknar med dei gjekk til dyreparkar. Seinare for vi på kvalrossfangst. Vi skaut dei i sjøen for det meste, men måtte stikke dei først med handharpunen for at dei ikkje skulle søkke. Vi fekk 40 slike. Ein levande unge tok vi også heim. Vi rodde etter han og stakk den med harpun, og var så heldige at såret let seg lækje etterpå. Eg fekk sjølv som oppgåve og passe



*Posering med harpuner om bord i «Minna».
Foto Olaf S. Brandal*

han. Han var ikkje van med anna mat enn fisk. Eg bad stuerten koke havregrynssupe, sile henne å ha på flaske. Vi hadde ikkje smukk, men fann ein spene på eit skinn. Men nei! Den karen var ikkje van med smukk. Så skvette eg inn i kjeften medan ein annan heldt han open. Då likte han det!

På heimveg ville vi gi han en dukkert. Vi lagde sele og langt tau. Men karen smatt ut og vart vekke. Fullt spetakkel om bord. Vi såg ikkje flisa av han. Men ei stund etterpå la han seg plutselig langs skutesida. Det såg ut som han ville opp, og vi kunne berre løfte han på «sikker grunn» igjen etter sveivane.

Det var god betaling for desse levande dyra. 200 kroner for kvar bjørneunge og 500 for kvalrossungen. Mykje pengar den gongen.

-Du slutta på ishavet i 1914?

-Ja, og det siste året var eg på «Løftingen». Vi var i Stretet. Måtte spekke om bord. Vi skulle til å salte ned då ein kalv – eit isflak – kom opp og braut ned svineriggen og sleit oss lause slik at vi slo av rorstilken i isen bak oss. 2 skuter som var i lag med oss fekk drege oss ut av isen. Den eine

svinga oss, den andre slepte. Vi kom oss ut, men kva med heimreisa? Sidan stilken nede var benda og skuta gjekk berre ein veg, tok vi toppseglråna og la 2 plankar på kant på dei bak på hekken. Slik styrte vi, med taljar, heimatt, og brukte tre veker. Heime tok dei til å lure på kvar vi var og rigga ut 2 båtar for å sjå etter oss. Men då kom vi akkurat inn for Kvitneset.

-Så til jorda?

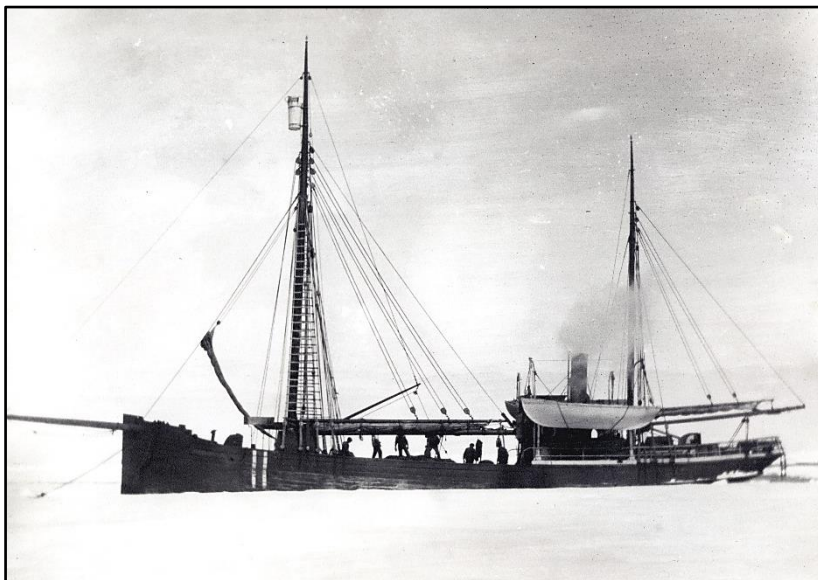
-Eg måtte overta, men var så godt hjelpt at eg kunne ta vintersarbeid på sjøen. Var på motorbåten «Ulf», på «Isleendingen» og på «Tampen». På «Tampen» gjorde eg det godt. Fekk 1800 kroner på haustsilda og «snurpå». Løna kunne takast ut i Handelsbanken i Ålesund, men då vi kom for å hente den var dei konkurs. Vi måtte reise heim utan eit øre i lomma.

Sidan var det altså garden for det meste. Han tok seg arbeid vinterstida på Johanbuda og på Sildeoljefabrikken i Brandal der han har utført mest alle jobbar. Ei stund var han også inne på revefarming, men det slutta då 2. verdskrig kom, då det vart uråd å få avsetjing på normal måte. I 1958 vart Andreas pensjonist. Sonen Reidar tok over. Reidar dreiv sjøen og påstår sjølv at faren gjorde hovudarbeidet på garden i fleire år framover likevel.

Andreas og Marta fekk 4 born. I tillegg til Reidar var det Lilly, Magnhild, og Randi. Først nemnde bur i Hareid, Magnhild bur i Stordal og Randi i Haddal. -Eg greidde ikkje å fø fleire, ler Andreas.

I det heimlege kulturlivet har Andreas gjort mykje. Han fortel at broren Johannes var med å skipe losje Dag over Land. Søndag etter konfirmasjonen melde Andreas seg inn, og seinare var han med å skipe losje Soldogg i Snipsøyrdalen. Fråhaldslina har han halde heile livet sitt.

-Derimot var eg svær å røykje. Slutta mange ganger og begynte igjen. Eg fekk ikkje lov av kona å røykje inne. Ho tolde ikkje det. Men ute røykte eg det eg ville. Eg slutta fordi eg vart så gåen i halsen at eg nesten ikkje vann puste. Det



Siste turen Andreas hadde på ishavet var med «Løftingen».

var i 1931. Eg heldt opp til krigen, men då var det tobakkskvote, og eg måtte ha min del. Men eg ville slutte, og det er lenge sidan no at eg tok ein røyk, seier Andreas.

Det har ikkje vore kristelege føringar inne på Nesset, men Andreas har til dags dato gått og høyr talarar som har vitja dei. Også i kyrkja. Ein gong kjøpte han motorsykel for å køyre kona til kyrkje.

På fjernsyn er kjekkaste programposten preika og dagsrevyen, seier han.

I det offentlege liv har han teke del som likningsmann for krinsen, har vore med i styret for «gamlehjemmet», i fatigstyret og i soknerådet. Var også vararepresentant i heradstyret for ei bygdeliste, og møtte ein del gongar, men likte seg ikkje det støv.

-Storkarane preika og eg – dalagapen – forstod ikkje det støv. Men eg hadde vel likt meg om eg hadde vore der lenge nok, ler han.

Personen Andreas Nesset er heller ikkje fullgodt skildra utan at vi nemner interessa for det tekniske. Han har alltid vore hendige. På sjøen har han vore fyrrar, maskinist, stuert og skyttar. Ja, endåtil «skipper» ein gong han førte skuta frå Brandal til Kristiansund!

Heime på garden laga han seg eit maskineri til å hogge småved, kløyve og kappe med. Ein gong var han på Ulset og kløyvde opp material åt ein

mann som skulle bygge nye løe. Ved eit uhell kom handa inn på saga. 1 finger for for godt, resten av handa såg fæl ut.

«Dagen» henta han med fly på Snipsøyrvatnet og flaug han til Ålesund, der dei berre sydde igjen og let det gro. Seinare kom han seg på Rikshospitalet. Låg der i 3 månadar, skar opp og ordna til senane utan at han vart noko betre av det. Men han lærte seg å leve med den nye handa. Slo med stutthorv og langhorv. Det verste var faktisk å handtere bryna.

At han har vore slik ein «larkje» på det tekniske plan gjorde at han først la frå seg motorsykkelen for 3-4 år sidan. Familien elles hadde lenge meint han måtte slutte å køyre, men det var «som å snakke til stein».

Men so kolva han og slo føtene sine. Og då var dei snare å knipe sertifikatet utav lomma og levere det inn til lensmannen.

Som bokorm er Andreas også verdt å nemne. Sonen Reidar fortel at han i ungdomstida, når han var seint ute og det kunne ventast skjenn for det, måtte passe på å liste seg innatt etter at faren hadde sovna og før han tok til å lese. Andreas har nemleg hatt det for vane å lese grytidleg om morgonen eller ut på natta ein gong når han ikkje har fått sove. Ein spesiell favoritt har han i svensken Leonard Strømberg, som har skrive ein lang serie bondeforteljingar.

-Når du har begynt å lese desse bøkene er det akkurat som du ikkje greier å slutte, seier han. Sjølv har han eit par hundre bøker, og pløgjer veke-magasina fast.

Og har du ei klokke som ikkje går, kan det tenkjast at Andreas kan hjelpe deg!

90 år er ei lang tid å leve. Det ligg eventyr i livsminna: seglskutefart, isbjørnjakt, to verdskrigar, depresjonar. Så fjernt frå industriunderet Norge i dag. Men Andreas sjølv seier: -Det er almendele` - normalt also!

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

☎ 700 37 900

www.aasenbil.com



VS Poland Sp. z o.o.

Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for bedre helse.

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

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



coop

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

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, 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
- Bedring av senesker
- 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,-

