



# ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 3– 2019 21. årgang kr. 80,-

## **Leiar:**

### **Første norske fartøy på Nordpolen**

23. august 2019 Kl. 09.32 vart kystvaktskipet KV «Svalbard» første norske skip på Nordpolen.

### **Nansen først med forsøk på Nordpolen**

Fridtjof Nansen gjorde forsøk alt i 1893 og sette kurset mot Nordpolen med polarskuta «Fram». Fram-ferda (1893-1896) hadde som mål å vise at havstraumen kunne føre eit skip tvers over Polhavet, kanskje så langt nord at også sjølve polpunktet vart nådd. Til Nordpolen kom ekspedisjonen ikkje, men Nansen hoppa av «Fram» og tok med Hjalmar Johansen. Saman nådde dei lenger nord enn nokon andre hadde gjort før dei, til 86° 4'.

Derimot fekk Nansen bevis for at teorien hans om havstraumen over Polhavet stemte, og gjennom Fram-ferda var det blitt atskilleg mindre sannsynleg at Nordpolen låg på eit stort landområde, slik mange før hadde trudd.

### **Amundsen bygg skute**

«Det er ikke min akt å håne den edle drue. Men allerede nå skal du få føle litt av ditt rette element. For isen er du bygget, og i isen skal du tilbringe din beste tid, og der skal du løse din oppgave. Med vår dronnings tillatelse døper jeg deg «Maud»».

Med desse orda døypt  
e Roald Amundsen si nye polarskute «Maud» på Vollen i Asker sommaren 1917 ved å knuse ein isklump mot baugen.

Roald Amundsen forsøkte å nå Nordpolen med sin Maud-ekspedisjon i 1918, men nådde heller aldri målet om å la skipet drive over Nordpolen. Ekspedisjonen vart utrusta med apparat for oseanografisk, meteorologisk og jordmagnetisk forsking, og Amundsen sin ekspedisjon var den største og best utrusta geofysiske polar-ekspedisjon som til då var gått ut. «Maud» kom ikkje nordover inn i polarsisen, men fraus fast i fjordis og fekk to overvintringar. Etter naudsynte reparasjonar fortsette ekspedisjonen i enda tre år. Ekspedisjonen nådde såleis aldri sitt geografiske mål, men dei geofysiske data som vart samla og be arbeida, har gitt Maud-

ekspedisjonen ry som ein av dei viktigaste forskingsferder i Arktis gjennom alle tider. I 1926 flaug Amundsen over polpunktet i luftskipet «Norge».

### **Ny Fram ekspedisjon**

«Fram-2014/15 ekspedisjonen» med Yngve Kristoffersen og Audun Tholfsen gjekk føre seg i den 11 meter lange luftputebåten «Sabvabaa», som på Inuit-språk tyder «flyter hurtig over» (isen). Gjennom tre hundre og femti dagar gjorde dei viktige målingar og prøver då dei let seg drive med isen over Polhavet. Undersøkingar av Lomonosov-ryggen vart ekspedisjonen sin geologiske prioritet, og fem gongar følgde isdrifta dei på kryss og tvers over ryggen, men isen tok dei aldri den relativt korte avstanden inn til sjølve polpunktet.

Ragnar Thorseth vart første nordmann som tok seg fram over polisen og stod på Nordpolen i 1982.

Seinare har mange nordmenn følgt etter, og andre skip har vore i området.

23. august 2019 Kl. 09.32 vart kystvaktskipet KV «Svalbard» første norske skip på Nordpolen. Eigentleg smått utruleg at det skulle ta meir enn 120 år etter Nansen sitt forsøk før det første norske skip ankom Nordpolen.

KV «Svalbard» segla på oppdrag frå Nansen-senteret i Bergen. I prosjektet Caatex vert temperaturar i havet målt. Også USA deltek i prosjektet.

Kystvaktskipet har nytta ein revolusjonerande kombinasjon av satellittbilde og iskart, utvikla med hjelp av Forsvarets forskingsinstitutt (FFI), for å finne ei god rute i isen mot polpunktet. Toktet var også med på å markere at Norge er til stades i dette området, slik forskingsarbeidet polarheltane gjorde rundt år 1900 og bredde grunnen for at Noreg kunne gjere krav på Svalbard.

Brandal 17. september 2019

Webjørn Landmark

Redaktør

# Fangstmann Georg Bjørnnes fortel      fra overvintring:



## Moskusjakt.

-Et år kom æ tel Grønland for å jakte moskus og æ har alltid foretrukket å jakte aleina. Slik va det også denne gangen. Æ gikk aleina, og kom på en flokk på fleire hundre dyr. Da dæm så mæ, trøkte dæm sæ saman og ble ståandes i en klump. Æ skaut på dæm, men kulen smalt bare mot den harde pannebrasken og gjorde ingen skade.

-Så blei moskusen forbanna og kom i mot mæ. Og æ la tel rennings bortover og klatra opp på en høy stein. Nedenfor flokka dyra sæ og venta bare på at æ sku komme ned så dæm fikk has på mæ. Men æ ble bare settandes.

-Da va det at en av moskusane begynte å stange mot steinen, de andre begynte også å stange på og plutselig begynte steinen og rulle. Farta blei større og større og æ måtte springe som besatt for å holde mæ på toppen av steinen. Og moskusen følgte etter i håp om at æ skulle ramle ned, men heldigvis rulla steinen ned, i en tjukk tåkebanka og dyran tapte mæ av synet. Æ hørte bare kor dæm sprang fram og telbake utafor tåka og brølte.

-Men så va det å komme sæ gjenna tåka. Ho var så tjukk at det va umulig å forsero ho. Så tok æ bersa mi og skaut hol i tåka og så kraup æ gjenna holet ned tel småbåten.

(utdrag frå Nordlys 11.01.1958)

## Innhald

«Alabama»	side 4
Herskedal blar i minneboka	side 22
Frysefart på Amerikakysten	side 31
Plukkfangst	side 35
Frå arkivet	side 36
Nytt frå Ishavsmuseet	side 48

## ISFLAKET

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

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

**Redaksjon:** Webjørn Landmark, redaktør [webjorn@ishavsmuseet.no](mailto:webjorn@ishavsmuseet.no)

Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr.

300,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 750,-

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no)

[www.ishavsmuseetsvenner.net](http://www.ishavsmuseetsvenner.net)

[www.facebook.no/»Aarvak»](http://www.facebook.no/»Aarvak»)

**Forsidefoto:** «Polarstar» fast i skruisen. Foto Bjarne Wangsmo

ISSN 1891-9480

# ALABAMA

*Historier omkring en Kvinnheradsjakt*

## Tom Rasmussen

*Tom Rasmussen er skipshistorisk konsulent ved Skibsbevaringsfonden i Danmark.*

Hvor mange ganger har du ikke opplevd følgende: Du leter etter noe, og så finner du noe annet. Det er ikke alltid at du legger merke til at dette ”noe annet” bærer i seg historier, som er likeså interessante som dem du egentlig var ute etter å finne.

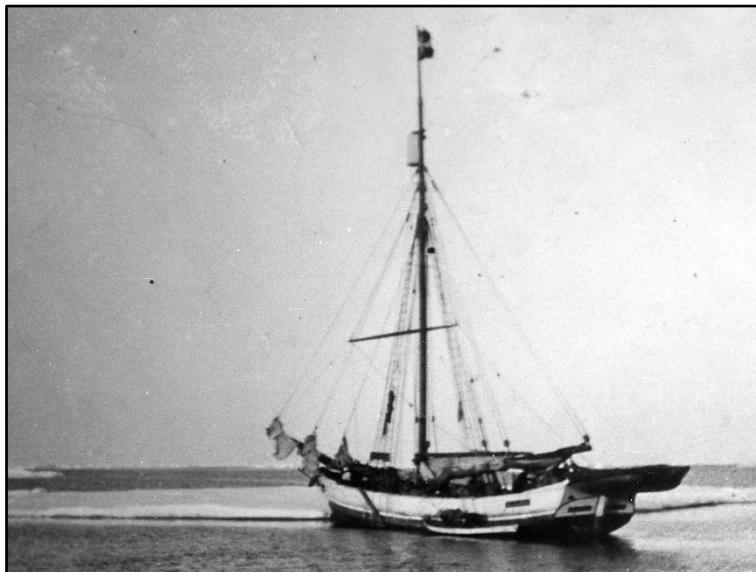
For eksempel er Internettet et ”sted” hvor du ofte finner noe annet enn det du søker etter. Du googler et emne, og etter en brøkdel av et sekund står du overfor millioner av muligheter for et svar.

Ta for eksempel ordet ”jakt”, eller rettere ”jagt”, som var grunnlaget for den historien som følger. Akkurat nå gir ordet omkring 2.510.000 muligheter. Et formidabelt tall.

Hvis jeg innskrenker søket til ”jagt rigning” er jeg plutselig nede på 102.000, som også er et pent tall. Hvis jeg kun søker i bilder, reduseres antallet treff straks til 22.300 også dette veldig mange – så mange at jeg skal bruke dager, ja uker for å nå gjennom dem alle, hvis det var formålet.

Mitt formål var å finne ut mest mulig omkring danske jaktrigger. De er ikke spesielt forskjellige fra norske jaktrigger, men skrogform og riggdetaljer skiller dem allikevel fra de norske. I Danmark fins det i dag kun to jakter tilbake av en flåte på kanskje over tusen fartøyer. Det er derfor særdeles viktig at de to som er tilbake har rigger som er korrekte helt ned i de minste detaljene.

Derfor søket på Internettet. Den ene av de to jaktene, *Nordstjernen*, er bygget i 1872 og skal rigges mest mulig i overensstemmelse med byggetidspunktet. Etter et par år med forgjeves ettersøkning i lokalarkiver, museumsarkiver, aviser, intervjuer med tidligere eiere, og etter å



«Alabama». Foto frå Ada Johannessen

ha lest eller sett gjennom all kjent litteratur, søker jeg inn i Internettets edderkoppssinn av veier som ikke fører til annet enn villspor. Men så...

Et bilde kommer opp på skjermen. Motivet viser en jakt, umiskjennelig norsk, som legger fra kai. Mange båter følger med, og mennesker i pent tøy fyller dekket. ”Hm. Det ligner *Gjøa*”. Nok mest på grunn av tønnen oppi masten. Men fargen? Hvitmalt akterspeil? Flott bilde, for resten.

Det er ikke *Gjøa*, men et dansk fartøy. *Alabama* heter jakten, og er dansk. Og hjemmesiden til Arktisk Institut i København, hvor bildet ligger, inneholder ikke bare ett, men kanskje hundre bilder av jakten. Hva er, eller rettere var dette for et fartøy?

Reisebeskrivelser slept hjem fra biblioteket av en leselysten gutt i 1960-årenes Bergen begynte å dukke frem fra erindringen. Thor Heyerdahl, Hakon Mielche, Bryhn, Schyberg og Østmoen, reiser til ukjent land, bøker om jordomseilere, hodejegere og menneskeetere i min fars bokhylle. Og var det ikke noe med en dansk gutt som var lei av skolen og mønstret på et stort seilskip. Senere reiste han til Grønland...

Og ganske riktig. Unggutten het Ejnar Mikkelsen. Han seilte til Nordøstgrønland i en kvinnheradsjakt tre år etter at Roald Amundsen



Ejnar Mikkelsen (1880-1971) foto fra Wikipedia

var kommet velberget gjennom Nordvestpassasjen med et tilsvarende fartøy.

Det er skrevet mange bøker om Ejnar Mikkelsens bedrifter – selv har han skrevet en håndfull. Men dette er ikke historien om mannen Ejnar Mikkelsen, men om fartøyet, om kvinnheradsjakten *Alabama*, som kom til å sette uslettelige spor etter seg i dansk polarhistorie.

### Kvinnherad-jakten Alabama

En høstdag i året 1888 var Kvinnherad-jakten *Alabama* på vei nordover langs Vestlandskysten. Det var et flott fartøy – så godt som nytt – sjøsatt tidligere samme året. Nils Larsson Øvsthus og Svale Hansson Dybsland, begge fra Varaldsøy, var gått sammen om å få bygget jakten. Nils var skipper<sup>1</sup> da de en ettermiddag i oktober seilte inn på havnen i Magerøysundet i Hemne, ytterst i Trondheimsfjorden. Fribordet skinte fremdeles av blank olje og maling. De øvrige plankene ned til

vannlinjen var mørktjæret og gikk så over i brunrød ”patent”-maling i bunnen.

Hvem som bygde *Alabama* er ikke blitt fastslått. Det var flere fartøybyggere på Varaldsøy på denne tiden, men to av dem skiller seg ut som aktuelle. *Gjert Helgeson Nedrevåge* (f. 1831) bygde jakter, galeaser og skonnerter og hadde vervaplass på Nedrevågsneset på Varaldsøy. Og *Anders Hansson Våge* (f. 1850) i Vikane, Svinland, bygde i fjæren nedenfor hjemmet. Han var den av de to som kom til å bygge flest nordlandsjakter. Ut over disse bygde han femten større fartøy – mest galeaser og skonnerter og var den siste som bygde større fartøy på Varaldsøy.<sup>2</sup>

I løpet av forsommelen seilte *Alabama* nordover på sin jomfrutur. Rederne hadde den 1. juli forsikret jakten i Jondal Skibsassuranseforening for en verdi av 8.500 kroner med polise nr. 599. Assuranseprotokollen forteller at premien frem til 31. desember kostet 53,13 kroner.<sup>3</sup>

Det var andre turen nordpå dette året. Som så mange andre jaktfolk fra Hardanger og Sunnhordland var Varaldsøy-karene engasjert i den såkaldte slofarten – kjøpeferd til Lofoten etter torsk og sild. Denne gangen var de på vei nordover for å kjøpe sild.<sup>4</sup> Lasten besto foreløpig kun av tomme tønner som de hadde med hjemmefra, kanskje også salt.

På vei nordover gjorde jakten et opphold på Magerøya. Ankeret gikk i sjøen like utenfor handelsstedet til handelsbestyrer Hans J. W. Strøm, hvor det var god havn. Han var en driftig kar og drev gårdsbruk, bakeri, butikk og brennevinsutsalg. Stedet fikk telegrafstasjon i 1877. Til stedet hørte også to landnotbruk og fiskeberg til klippfisktørk. Ikke sjeldent ble det rustet ut til lofotekspedisjoner derfra.

Handelsstedet hadde hatt både jekt og en eldre jakt, som Strøm drev handel med. Jakten var for en tid siden forlist på Folla, på hjemtur fra Gjeslingan, og det var på tale å skaffe nytt

<sup>1</sup> Gitle Sandvik, medd.

<sup>2</sup> Gitle Sandvik, medd.

<sup>3</sup> Jondal Skibsassuranse, poliseprotokoll. I Jondal kommunenes arkiv.

<sup>4</sup> Erling Hellandsjø, medd.

fartøy.<sup>5</sup> Det var derfor ikke så underlig at han straks fikk interesse for den velproporsjonerte jakten fra Varaldsøy, som nettopp da lå så å si på utstilling utenfor stuevinduene hans.

Kanskje hadde jaktekarene vært på butikken hos Strøm, og kanskje hadde de i forbifarten latt en bemerkning falle om at jakten var til salgs, bare prisen var den riktige. ”Magerøykongen”, som Strøm het på folkemunne, var jo faktisk i markedet etter et høvelig fartøy og må ha fremsatt et kjøpstilbud som karene ikke kunne stå imot, for i slutten av november skiftet *Alabama* eier. De neste sytten år hadde jakten hjemmehavn på Magerøya.<sup>6</sup>

Etter noen år overtok sønnen Nils Strøm ansvaret og driften av handelsstedet, også som reder for *Alabama*, og frem til 1905 seilte fartøyet i nordlandsfarten. Handelshuset Strøm hadde egne fiskeberg og brukte *Alabama* som oppkjøperfartøy og fraktfartøy for torsk fra Nordnorge til egenproduksjon av klippfisk hjemme på Magerøya.<sup>7</sup>

Den første tiden var nordmøringen *Jacob Næsø* skipper på *Alabama*. Senere var kristiansunderen *Mikal Waade* skipper og ansvarlig for vedlikehold og drift. Han var også fører på skyssbåten på Magerøya. Men en junikveld i 1903 gikk det galt – skyssbåten kom ut i et voldsomt uvær og gikk ned. Kokken på *Alabama*, *John Kvennavik*, to passasjerer og båtfører Waade omkom.<sup>8</sup>

Handelsstedet sto plutselig uten skipper til *Alabama*, og jakten ble liggende og hugge i fortøyningene et par år. Det var dessuten harde tider på Magerøya i årene like etter århundreskiftet 1800-1900, både for handelsstedet og ellers. Mange var begynt å selge fra, også Strøm. Han hadde ut på sommeren 1905 funnet en kjøper, *Askild A. Eide* (f. 1848)<sup>9</sup>, skipper og bosatt i Stavanger. Eide fikk hyrt et par lokale folk, *Knut K. Hellandsjø*

og *Martin O. Kvenstad*, og sammen seilte de fartøyet sørover, i første omgang til Bergen.<sup>10</sup>

Da fartøyet i begynnelsen av juli kom til Bergen, ble det for første gang målt.

Kjenningsbokstavene KCDL ble hugget inn i forreste lasteromsbjelke, som forskriften tilsa. For første gang forelå nøyaktige angivelser av *Alabamas* kjenningsmål: Lengde 66,7 fot, bredde 20,5 fot og dybde i rommet 7,9 fot, oppgitt i engelske fot og tiendedeler (såkalte desimalfot). Drektigheten ble målt til 55,75 brutto og 45,29 netto registertonn.

Sjøfartskontoret i Bergen utskrev målebrev, og på tollboden ble det utsedd et midlertidig nasjonalitetsbevis.<sup>11</sup> Tradisjonen forteller at *Alabama* var sluttet for en last torskerogn til Frankrike. Først ut i august utstedte Stavanger Toldkammer et permanent nasjonalitetsbevis.

Det var usikre tider – ingen visste hvordan konflikten med Sverige kunne utvikle seg. En ene hemnværingen, Martin Kvernstad, var allerede innkalt til militærtjeneste, så de to takket nei til tilbuddet fra Eide om å la seg hyre om bord og reiste hjem.<sup>12</sup>

Da skuten var lastet, gjorde den et kort opphold i Stavanger før den seilte sørover i Nordsjøen med kurs mot Kanalen og Frankrike. På turen kom *Alabama* ut for et overhendig uvær. Tradisjonen forteller at en mann falt overbord og druknet, og fartøyet fikk betydelige skader på riggen.<sup>13</sup>

Om ulykken og skadene i stormværet ute i Nordsjøen betød en dårlig forretning for rederen, vites ikke. Andre forhold har helt sikkert også spilt inn. Men uansett kom jakten i mars 1909 på auksjon i Stavanger gjennom meglervarmaet Einar Langberg, som drev befraktningsforretning og ”Bureau for kjøb og salg af skibe”.<sup>14</sup> *Alabama* ble solgt til en kjøper i København. Tiden som fraktemann langs norskekysten var forbi.

<sup>5</sup> Hellandsjø 2006:155

<sup>6</sup> Hellandsjø 2006:156

<sup>7</sup> Hellandsjø, muntlig medd.

<sup>8</sup> Hellandsjø 2006:157

<sup>9</sup> Stavanger Søfartsmuseum, brev 7/12 2004

<sup>10</sup> Hellandsjø, muntlig medd.

<sup>11</sup> Målebrev datert Bergen 13/7 1905

<sup>12</sup> Hellandsjø, muntlig medd.

<sup>13</sup> Hellandsjø, muntlig medd.

<sup>14</sup> Veiviser for Stavanger (u.år): s. 101

## **Under Dannebrog**

Fartøyet skiftet eier den 25. mars. Kontrakten, som er bevart i arkivet på Arktisk Institut i København, forteller at ”jagten Alabama, beliggende Stavanger havn, drægtig 45 netto R.T. bygget Varaldssø i 1888 [er solgt] med tilhørende stående og løbende rig, seil, inventar, reservegods med en købesum à 6.000,00 kr.”<sup>15</sup>

Kjøper var den danske eventyreren, skipskapteinen, polarforskeren og senere forfatteren *Ejnar Mikkelsen*, København. Han hadde forøvrig ved handelen bemerket at jakten ikke hadde ishud, men anslo at dette ville kunne ordnes for 1.000 kroner.<sup>16</sup> Vi skal straks få vite hvorfor han hadde heftet seg ved nettopp dette.

Selv om det var Ejnar Mikkelsen som sto for selve kjøpet, het den offisielle eieren av *Alabama* ”Komiteen for Danmark-Expeditionen”<sup>17</sup>. Korresponderende reder var konsul, grosserer *Erik S. Henius*.<sup>18</sup> (Henius må ha gjort et fortjenstfullt arbeid, for han fikk senere en knaus på Nordøstgrønland oppkalt etter seg).

Sammen med broren Thorvald og to ikke navngivne, norske sjøfolk seilte Ejnar Mikkelsen i månedsskiftet mars–april den nyinnkjøpte jakten til København. Turen tok dem hele åtte døgn, det meste av tiden med stormvær. I de værste stormbygene hadde de logget 9 knop.<sup>19</sup>

## **Denne Mikkelsen...**

Ejnar Mikkelsen var født lille julften 1880 og var, til tross for sine kun 29 år, allerede en erfaren sjømann da han reiste til Stavanger for å kjøpe fartøy.

Han hadde allerede tre ekspedisjoner bak seg i polarområdene nordpå og var som 14-åring reist til sjøs på langfart, for alminnelig skolegang var ikke for ham.<sup>20</sup>

Etter noen år vendte han hjem og avla styrmannseksamen – med store anstrengelser – før han i 1898 kom med på en ekspedisjon til Nordøstgrønland. Under ekspedisjonslederen,

løytnant G. C. Amdrup, kartla Mikkelsen og to andre deltakere den til da ukjente kysten fra Scoresbysund og sørover til Angmagssalik. Reisen foregikk i en 6 meter lang robåt bygget til formålet, og Mikkelsen, nettopp fylt 19, hadde løyet seg til et år ekstra på alderen. Han hadde kvalifisert seg til deltakelsen blant annet gjennom en omgang håndbak på spisebordet hjemme hos Amdrup...<sup>21</sup>

Fra 1901 til 1902 hadde Mikkelsen deltatt i *Baldwin-Ziegler*-ekspedisjonen, som ville være først til Nordpolen, men som ble en fiasko på grunn av elendig planlegning.<sup>22</sup>

I 1906 ledet Mikkelsen sin egen ekspedisjon til Alaska. Han ville forsøke å finne ukjent land i Beaufort-havet nord for Alaska, land som senere skulle vise seg ikke å være der.

På denne ekspedisjonen mistet han sitt eget fartøy, *Duchess of Bedford*, en liten (62 tonn) klipperbygget skonnert bygget i 1879.



«*Duchess of Bedford*» vinteren 1906. Foto Ernest de Koven Leffingwell, U.S. Geological Survey Photographic Library

<sup>15</sup> Arktisk Institut. Kontrakt

<sup>16</sup> Arktisk Institut. Kontrakt

<sup>17</sup> Kjær 1996

<sup>18</sup> Dansk Søulykkesstatistik 1910, løbenr. 1 Alabama

<sup>19</sup> Koch 1980: s. 104

<sup>20</sup> Mikkelsen 1954 (1): s. 5 ff

<sup>21</sup> Mikkelsen 1954 (1): s. 84 ff

<sup>22</sup> Mikkelsen 1954 (1): s. 145 ff

Skipet var blitt knust av skruis mens det lå i vinterhavn ved Flaxmanøyen på Alaska nordkyst.<sup>23</sup> Ekspedisjonsdeltakerne hadde bygget seg et hus på land av vrakrestene mens de planla neste trekk.

Ekspedisjonen gikk til slutt i oppløsning, og Mikkelsen vendte først tilbake til sivilisasjonen vinteren 1908, etter en hasardiøs reise med hundeslede sørover gjennom Alaska. Han forsøkte seg i noen hektiske måneder å samle sponsormidler til et hvalfangstprosjekt utenfor Søramerika, men klarte ikke å reise pengene.

Senere i livet skulle det komme til å storme rundt personen Mikkelsen, men den historien skal ikke fortelles her. Han visste å bruke kontaktene sine for det de var verdt. Han var en fremragende forfatter og er blitt betegnet som en dansk Jack London.

Mikkelsen hadde det travelt. Han var knapt nok kommet hjem fra Alaska, og nå var han tydeligvis allerede i gang med forberedelsene til en ny ekspedisjon...

### Danmark-Ekspedisjonen som årsak til Alabama-ekspeditionen

Den i arktisk-historisk sammenheng så kjente Danmark-Ekspedisjonen 1906 – 1908 til Nordøstgrønland var journalisten og forfatteren Ludvig Mylius-Erichsens idé. På denne tiden var strekningen fra 77 til ca. 83 ½ grader nord fremdeles ukjent land. Det var nesten umulig, selv for hardhauser som datidens fangstfolk, å trenge inn til landet gjennom pakkisen utenfor kysten, for ikke å snakke om å overvinstre.

Mylius-Erichsen planla en vitenskapelig ekspedisjon over to år som gikk ut på å seile så langt nord som praktisk mulig, settes i land og derfra utføre kartlegging av kysten. Dessuten ville han undersøke om det var korrekt, som amerikaneren Robert Pearys påsto, at en kanal eller smal fjord virkelig gjennomskar det nordligste Grønland i retning øst–vest.

Midler ble stilt til rådighet – forretningslivet og den danske stat med halvdelen hver. Et norsk hvalfangstfartøy, *Magdalene af Tromsø*, bygget



«*Danmark*» på Nordaust-Grønland 1907. Foto Johan Peter Koch, fra Wikimedia.

som Sir Colin Campbell i Sunderland i 1855, ble innkjøpt til formålet. Skipet ble passende døpt *Danmark*.

Mylius-Erichsen hadde funnet 27 villige menn – sjøfolk, håndverkere og akademikere, fangere og ikke minst to kunstnere – til ekspedisjonen. De to sistnevnte skulle formidle sine inntrykk gjennom bildeskildringer

Etter en vellykket overfart la ekspedisjonen våren 1907 ut med hunder og sleder og kartla kysten opp til 83 grader 30 minutter nord. Derfra delte følget seg i to sledegrupper. Den ene vendte tilbake til ekspedisjonsskipet etter endt gjerning mens den andre, som besto av Mylius-Erichsen, Peter Høegh-Hagen og fangeren og grønlenderen Jørgen Brønlund, fortsatte. De ble imidlertid fanget av den korte, men hektiske arktiske sommeren med vårsmelting og våt, tung snø, som gjorde det umulig å ta seg frem med hundeslede. Først i september begynte de hjemreisen. Men i stedet for å følge kysten som avtalt, og hvor det var lagt ut depoter, valgte de av ukjente årsaker en annen rute.

Det endte med at alle tre omkom.

Ekspedisjonsskipet *Danmark* måtte returnere i august 1907, uten lederen om bord. Året etter ble en letekspedisjon stablet på benene, og liket av Jørgen Brønlund ble funnet. Hans siste dagboksnedtegnelse berettet at de to andre var

<sup>23</sup> Mikkelsen 1954 (2): s. 80 ff



Ludvig Mylius-Erichsen (1872-1907) foto frå Wikimedia

døde med få dagers mellomrom noen dager tidligere. Sannsynligvis var det skjedd ute på den isbelagte 79-Fjorden, for de ble aldri funnet. I tillegg hadde Brøndlund på seg Høegh-Hagens kartkisser og tegninger av landtoninger.

Hjemme i Danmark gikk spekulasjonene. Mylius-Erichsen ble posthumt beskyldt for dårlig planlegging. Folket hungret etter en forklaring. Ejnar Mikkelsen var en av dem som ble oppfordret til å reise til Nordøstgrønland for å forsøke å finne Mylius-Erichsen. Kanskje kunne han være så heldig å finne hans opptegnelser i noen av de vardene som helt sikkert var blitt reist? Vardene ble bygget dels som trigonometriske fixpunkter i arbeidet med kartoppmålingen av landet. De fungerte også som "postkasser", hvor ekspedisjoner etterlot seg redegjørelser og beskjeder til andre som kanskje kom forbi, såkalte "vardeberetninger". Fangstskuter som passerte sjekket derfor gjerne vardene for post. Hvis Mylius-Erichsen hadde

etterlatt seg beretninger i vardene kunne disse kanskje avlive spekulasjonene og gi den forklaringen på tragedien som folket tørstet etter.

Danmark-Ekspedisjonens sørgelige finale var altså den egentlige årsaken til Ejnar Mikkelsens kjøp av jakten *Alabama* en vårdag i Stavanger i 1909. Han hadde bruk for et fartøy med ishud. Mikkelsen skulle til Nordøstgrønland.

### Amundsen, Mikkelsen og den norske "nordlandsjagt"

Hvorfor valgte Ejnar Mikkelsen å seile nordpå i en norskbygget jakt? Svaret kan kanskje finnes i følgende hendelse: Sommeren 1906 var Ejnar Mikkelsen og hans før nevnte "The Anglo American Polar-Expedition" seilt ut fra Seattle på USA's nordlige vestkyst og var nådd til handelsstasjonen ved Point Barrow, Alaskas nordligste punkt. Ekspedisjonens skonnert *Duchess of Bedford* var det første skipet som anløp stasjonen dette året.

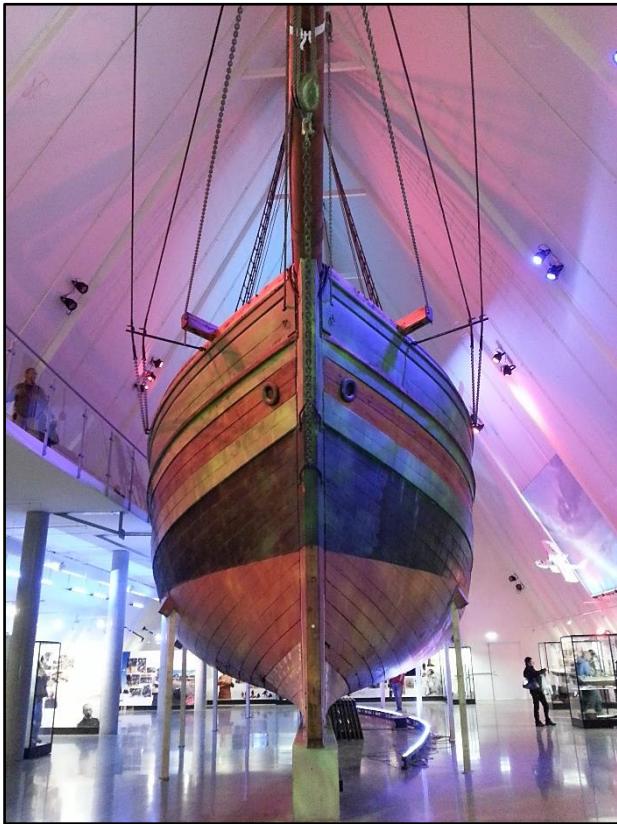
Mikkelsen skriver i sin erindringsbok *Ukendt mand til ukendt land* (1954) om en opplevelse under oppholdet:

*En skønne morgen, da alt haab om yderligere fremtrængen mod øst næsten var opgivet, tændtes dog paa ny en haabets gnist, da vi saa en lille nordlandsjagt komme østerfra rundt Point Barrow og ankre op langs siden af os: "Gjøa", der under Roald Amundsens dygtige kommando som første skib havde haft held til at gennemseje Nordvest Passagen. (...)*<sup>24</sup>

Mikkelsen og de øvrige ekspedisjonsmedlemmene på *Duchess of Bedford* var blant de første Amundsen & co. møtte etter at *Gjøa* var kommet fri av isen etter overvintringen på Herscheløyen på Alaskas nordkyst. Fartøyet hadde overlevet tre overvintringer og var kommet helskinnet gjennom Nordvestpassasjen.

Prestasjonen såvel som *Gjøa* må ha gjort et stort inntrykk på Mikkelsen, som på det tidspunktet var 26 år gammel. Den alltid nysgjerrige og

<sup>24</sup> Mikkelsen 1954:47



«*Gjøa*», i dag flott innebygd og varetatt ved Frammuseet i Oslo. Foto Beate Holstad

vitelystne Mikkelsen hadde vært om bord i *Gjøa* for å ta fartøyet i øyensyn og for å høre Amundsens og mannskapets erfaringer omkring reisen, utrustningen og utstyret: (...) ”We spent a pleasant evening together, first on the *Gjøa*, and, later, on the *Duchess of Bedford*. (...)”<sup>25</sup>

Spørsmålet om hvorfor han valgte å kjøpe et norsk fartøy, ikke et dansk, har ikke noe klart svar. Muligens har det tilfeldige møtet med Amundsen overbevist ham om at den norske ”nordlandsjagt” var en fartøytype som egnet seg godt til seilas i arktiske farvann. Kanskje hadde han på ekspedisjonen med Amdrup til Nordøstgrønland noen år tidligere støtt på norske fangstskuter, som ofte var jakter og galeaser.

Amundsens erfaringer med *Gjøa* kan kun ha bestyrket hans eventuelle overbevisning om fartøytypens fortreffelige egenskaper. Troen må ha vært sterk, for utbudet av jakter og galeaser

til salgs i Danmark våren 1909 var neppe mindre enn i Norge.

Norske ishavsskuter før 1900 var ofte isforsterkede, jaktbyggde galeaser. Hans Nerhus skriver i boken *Gjøa, vår verdskjente minneskute* at (...) ”Hardangerjaktene”, som dei så krampaktig vart kalla endå praktisk tala alle var bygde i Sunnhordland (patrioten Nerhus var fra Sunnhordland...), hadde ord for å vera dei avgjort beste fangst- og fiskefartøy på kysten. På Ishavet ville dei ikkje ha andre skuter. Heilt til russegrensa var der eit mylder av desse mest nytta norske småskip på den tid.<sup>26</sup>

Dette noe unyanseerte postulatet kan Nerhus ha rett i. I beretninger om danske ekspedisjoner til Nordøstgrønland i årene opp til og etter århundreskiftet 1800–1900 er møter med norske fangstskuter ikke sjeldne. Mange ekspedisjoner lastet proviant og utstyr i Tromsø, og spesielt fartøyer fra Sunnmøre er ofte nevnt i skildringene. Og som vi skal se, kom nordmenn og fartøyer nettopp fra Sunnmøre senere til å spille en avgjørende rolle for det relativt heldige resultatet av Alabama-ekspedisjonen.

### Alabama bygges om

Ved Olsens værf i Kalkbrænderihavnen i København gjennomgikk jakten i de følgende to måneder en omfattende ombygging.<sup>27</sup> Marine-premierløytnant Vilhelm Laub, som kom til å delta som nestkommandererende i den ekspedisjonen som fartøyet nå ble forberedt til, beskrev arbeidene slik:

*Fartøjet (...) blev her i København forsynet med ishud af fyrretræ, samt blev der, for yderligere at forstærke fartøjet, i dette indsats tværskibs bjælker med jærnknæ samt paa hver side en langskibs løbende jærnstringer.*<sup>28</sup>

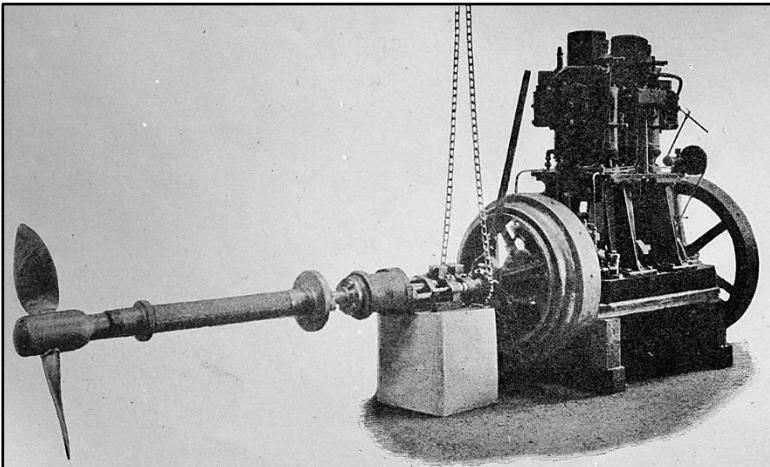
Under dekk skjedde store endringer. Alabama skulle ha motor. P. Jørgensens Maskinfabrik i København var formentlig den danske motorfabrikanten som var kommet lengst i utviklingen av en pålitelig petroleumsmotor. En av fabrikkens *Dan*-motorer fra 1903 med en

<sup>25</sup> Mikkelsen 1909:76

<sup>26</sup> Nerhus 1980:19

<sup>27</sup> Kjær 1996 og Koch 1980 s. 104

<sup>28</sup> Laub 1910



16 hk dobbelsylidra motor DAN med tilhøyrande omstyrbar propell. Foto Severin Worm-Petersen / Norsk Teknisk Museum

ytelse på 13 hk hadde allerede vist sin styrke, for Roald Amundsen hadde fått installert en slik en i *Gjøa*. Og hadde Amundsen ikke sendt Isidor Nielsens mekaniske verksted i Trondheim, som fremstilte Dan-motorene til det norske markedet, en uoppfordret anbefaling etter hjemkomsten?

Allerede før Mikkelsen hadde vært i Stavanger og underskrive en avtale om kjøp av *Alabama* hadde han bedt fabrikant Jørgensen i Bragesgade 10 i København om å komme med et tilbud på en petroleumsmotor av eget fabrikat:

*"Et stk. 16 hk «Dan» motor med omstyrbar skrue med alt tilbehør samt petroleumstanke til 100 timers forbrug. Complet leveret og opstillet men uden tømmerarbejde og bedding 5.800,00 kontant ved levering.*

*Sign. Emil Jørgensen"*<sup>29</sup>

Og slik ble det. Den akterste delen av lasterommet ble delt av med et skott og ombygget til maskinrom, med petroleumstanker i hver side. Selve lasten ble innredet med hyller og binger til proviant, utstyr og øvrig stores. Utstyr som kunne tåle vær og vind ble plassert på dekk.

Den forreste delen av lasterommet ble også delt av med et skott. Tvers over de nye skottene ble det satt inn "mellomdekksbjelker" av stål, som

ute i hver side ble forbundet med langskipstypiske stålstringere så de dannet en slags ramme. Formålet med konstruksjonen var å gi skroget en tilleggsstyrke for å motstå den uunngåelige isskruingen når den tid kom. Og den kom, skal vi snart se.

Rommet foran det nye skottet ble innredet til mannskapsluger. Det ble tatt ut en åpning i det som inntil da hadde vært forreste lasteromskott, så det var adgang til den opprinnelige mannskapslugaren forut.

Den lille lasteluken forut ble utstyrt med et skylight. En luftelyre ble montert i dekket for å skaffe luftsirkulasjon i lugaren.

Det er uvisst hvor mange køyplasser mannskapslugaren på *Alabama* opprinnelig var innredet med. Det var jo snakk om en jakt i mellomklassen (ca. 55 brt). Lokalhistorikeren Halldor Opdal sier i boken *Hardingar på sjøen* at "På ei jakt som rømde ei fire hundre tunnor, var dei oftast ei fire mann. Eit farty som lasta over førti tonn hadde på jamnen fem eller seks. Dei største jaktene hadde aldri færre enn seks og sume fleire."<sup>30</sup>

*Alabamas* mannskapslugar burde derfor ha plass til fem mann, hvis Mikkelsen fulgte tradisjonen med mannskapet forut og skipper og bestmann akter i skipperkahytten. Forfatteren Palle Koch opplyser i sin bok *Kaptajnen. Logbog over polarforskeren Ejnar Mikkelsens togt gennem tilværelsen* at kahytten akter var innredet med plass til tre mann,<sup>31</sup> hvilket ikke nødvendigvis betyr at kahytten var bebodd av tre mann. Skipperkahytten på en typisk hardangerjakt hadde en stikkøye i hver side, kanskje med en smal kistebenk foran. På tverrskottet overfor utgangsdøren sto en veggfast sofa, med små skap på hver side. Foran sofaen et bord i polert edeltre. Kahytten hadde gjerne også en liten ovn i det ene hjørnet.

Sannsynligvis var mannskapslugaren forut innredet med tre eller fire faste køyer. Det manglende antall faste køyer forut ble kompensert med hengekøy, skal vi tro et

<sup>29</sup> Brev i Arktisk institut

<sup>30</sup> Opdal 1968: s. 42

<sup>31</sup> Koch 1980: s. 104

avsnitt i Ejnar Mikkelsens bok *Tre aar paa Grønlands østkyst*:

*I en fart kommer vi ned i lukafet for at faa morgenkaffe, men himmel, sikken et roderi! Køjerne er endnu ikke nedtagne, tøj ligger spredt overalt, (...) Køjerne bliver kastet hen i et hjørne, medens grejet på bordet bliver skubbet sammen i en stor stak (...).*<sup>32</sup>

En ny bysse ble arrangert helt forut mot skottet til forskarpene i forlengelse av messen.<sup>33</sup> Det ble satt inn ny ovn i messen fra et jernstøperi på Nørrebro i København.

Over dekk ble det ikke foretatt vesentlige endringer. Men det tradisjonelle dekksarrangementet med ankerspill Forrest, skylight og nedgangskappe, forre trimluke, mast med krøppel spill, storluke aktenfor, deretter byssehus og til sist skipperkahytt akter fikk en noe annen arkitektur.

Den buete nedgangskappen og skylightet forut ble beholdt. Den forreste trimluken like aktenfor kappen fikk påmontert det før nevnte skylight, som ble plassert på tverst. Storluken ble også beholdt.

Frem til ombygningen hadde *Alabama* et tradisjonelt byssehus på dekk.<sup>34</sup> Dekksplassen var dyrebar, og da en ny bysse verd med å bli etablert under dekk forut ble byssehuset tatt på land. På den frigjorte dekksplassen ble det i stedet bygget nedgang og skylight til maskinrommet. Det store utstøtningsrøret fra motoren, karakteristisk for de første petroleumsmotorene, stakk opp gjennom dekket til styrbord, like foran akterruffen. Like ved siden av var plassert en luftelyre til maskinrommet, tilsvarende den som sto på fordekket og skaffet ventilasjon til mannskapslugaren.

*Alabamas* skipperkahytt hadde halvrund nedgangskappe plassert midt på forsiden av halvruffet, som på mange jakter fra Hardanger og Kvinnherad. Innenfor de to halvdørene i kappen førte en steil leider ned til en knøttliten

gang med dør inn til selve kahytten. På kahyttaket satt et rundt skylight – typisk for jakter og galeaser fra Hardanger.

Rorarrangementet var også typisk – tykk, krum rorkult som rakte inn over kahyttaket, med blokkskiver i enden for styretau over enskivede blokker i jernbeslag på hver side av kahytten.

Riggen ble i store trekk beholdt som den var og ble kun ble gått etter. Den eneste synlige endringen var en utkikkstønne over godset – ikke på siden av masten som på mange norske fangstskuter – og for eksempel Roald Amundsens *Gjøa* – men på forsiden.

Et notat i Arktisk Instituts arkiv viser at det var komiteen for den før nevnte Danmark-Ekspeditionen som sto for halvparten av utgiftene til det som senere skulle bli kalt ”Alabama-ekspeditionen”. Resten var betalt av den danske staten. Notatet oppgjorde utgiftene til ombyggingen av jakten og forberedelsene slik:

*Skib med motor og brændsel for motor 15.039,00 kr.*

*Skibs inventar 557,00 kr.*

*Udstyr til messe og lukaf og kabys 435,00 kr.*

*Brændsel og belysning om bord 634,00 kr.*<sup>35</sup>

Lørdag den 12 juni foretok Mikkelsen den første prøveturen for motor. Motoren kunne betjenes fra et ”reguleringsapparat” på dekk, og alt fungerte som det skulle, i følge journalisten fra ”Illustreret Tidende”, som var med på turen.<sup>36</sup>

### Ekspedisjonen

Skuten var klar i begynnelsen av juni 1909. Og interessant nok var Mikkelsens forberedelser kommet til å ha mange felles trekk med Amundsens *Gjøa*. Han hadde, liksom Amundsen på *Gjøa*, samlet en besetning på syv mann. Han hadde fått forsterket skroget både tverskips og langskip, på samme måte som Amundsen hadde gjort på *Gjøa*. Mikkelsen hadde innkjøpt en 16 hesters DAN-motor,

<sup>32</sup> Mikkelsen 1914: 61

<sup>33</sup> Koch 1980: s. 104

<sup>34</sup> Koch 1980: s. 104

<sup>35</sup> Notat i Arktisk Institut, Kbh. Meddelt av Janni Andreassen

<sup>36</sup> Illustreret Tidende 1909, nr. 38, s. 485

Amundsen hadde fått innmontert en 13 hesters DAN på *Gjøa*.

*Alabama* var en jakt bygget i Kvinnherad, på Varaldsøy. *Gjøa* var også bygget i Kvinnherad, i Rosendal. Man kunne nesten se fra vervaplass til vervaplass. Fartøyene var så å si i slekt. Byggmestrene kan ha kjent hverandre...

Ut over møtet i Point Barrow i Alaska den sommerdagen i 1905 vet vi ikke om Amundsen og Mikkelsen hadde noen senere kontakt. Vi kan derfor ikke si noe om hvorvidt Amundsen kan ha gitt Mikkelsen gode råd om forberedelsene til Alabama-ekspedisjonen. Men det er så mange felles elementer i de tekniske forberedelsene til de to ekspedisjonene, som ble gjennomført med seks års mellomrom, at det gir anledning til undring.

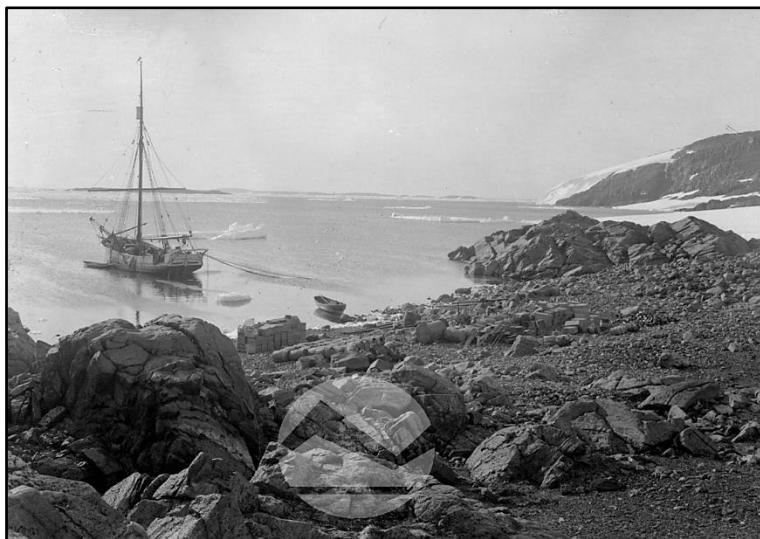
Den 20. juni 1909 seilte *Alabama* ut fra Tuborghavnen i København. Første anløp var Thorshavn på Færøyene, hvor 50 hunder ble tatt om bord fra Kongelige Grønlandske Handels dampskonnert *Hans Egede*, som på ekspedisjonens vegne hadde hentet dem på Grønland. Dessverre var hundene syke, og *Alabama* seilte videre. Den 29. juli kom de til handelsstasjonen Angmassalik på Østgrønland hvor de fikk kjøpt nye hunder.

Det var etter hvert blitt tydelig at ekspedisjonens maskinist ikke var den rette til oppgaven, og da *Alabama* anløp Island på vei nordover gikk maskinisten i land. Det ble telegrafert til det danske inspeksjonsskipet *Islands Falk*, som drev fiskeriinspeksjon rundt Island og Færøyene, med spørsmål om man kunne avse en mann. Til alt hell fikk Mikkelsen om bord en god mann,ingeniøren og maskinisten Iver Iversen. Han skulle senere vise seg å være rett man til rett jobb. I løpet av ganske kort tid fikk han kurert Dan-motoren for de unotene som inntil da hadde gjort den til en upålitelig følgesvenn.

Den 7. august avgikk *Alabama*. Etter ti døgn seilas var de kommet så langt nord som det var mulig å komme, tidspunktet tatt i betraktnsing, og *Alabama* gikk inn i pakkisen. De kjempet med isen i dagevis, men kom ikke gjennom. Det var en avveksling da fangstsukten *Hercules* av

Ålesund kom forbi, fortøyde langs siden og spurte om karene hadde noe post de ville ha sendt hjem...

Skruisen truet en tid med å knuse *Alabama*. En dag ble særdeles dramatisk, da pakkisen veltet fartøyet over så roret ble slått i borde og rorkulden brakk. Senere løftet isen skutten opp og veltet den inn på isen. Alt ble gjort klar til evakuering, men heldigvis slapp isen grepset, og *Alabama* gled tilbake i sjøen.



«*Alabama*» i vinterhamn på Shannon. Foto fra Arktisk Institutt

All skruingen hadde ført til at propellakslingen var blitt bøyd og gjort motoren ubruklig. Etter noen tid hadde maskinisten fått utbedret skaden og gjort motoren klar, og et par timer senere nådde de åpent vann. Etter de siste forhindringer i form av kystis kunne *Alabama* i slutten av august 1909 la ankeret gå i en liten bukt på den sørøstlige pynten av Shannon-øyen på Nordøstgrønland. Men da isen hurtig la seg, flyttet de litt senere lengre nord til en vik på nordsiden av øyen.

Mikkelsen hadde så gjerne villet seile lengre nordover. Men isen la seg hurtig, og to dager senere halte de *Alabama* inn til land. Dette skulle være skutens vinterhavn. Det ble lagt ut

solide fortøyninger, for de ville ikke risikere å skulle drive av i en av de kraftige stormene.<sup>37</sup>

*Alabama* flyttet seg ikke. Faktisk aldri mere, for våren 1910 var det slutt for Kvinnherads-jakten.

Etter ankomsten var to sledelag i slutten av september kjørt ut for å undersøke området. 31. oktober fant de liket av Jørgen Brønlund, og etter å ha gravlagt ham kjørte de tilbake til *Alabama*. Etter nok en sledeekspedisjon vendte Mikkelsen og reisefellen Jørgensen like før jul tilbake til skipet. Sistnevnte hadde forfrosset begge føttene og kom ikke til å delta i de senere sledeturene.

Etter forberedelser vinteren igjennom kom solen omsider over horisonten igjen. I begynnelsen av mars 1910 kjørte ekspedisjonen av sted. Fem mann var fordelt på to sleder, mens to mann var tilbake og passet fartøyet.

### Noe var galt

De første tegn på at noe var galt viste seg allerede i januar 1910 ved unormalt mye bunnvann i lasterommet. Det ble pumpet jevnlig, men det var tydelig at skroget hadde lidd overlast, først i kampen med pakkisen og senere da det lå innefrosset i vinterhavnen.

Jørgensen var på grunn av forfrysningene av tærne (han måtte senere amputere fire) så godt som arbeidsudyktig. For makkeren betød dette lensing og etter lensing av fartøyet.

Etter noen dager gikk det ikke lenger. Lekkasjene hadde tiltatt så mye at de ikke kunne holde vannet unna, og de besluttet til slutt å flytte inn på land. Der bygget de en intermistisk hytte av seil og presenninger og bar alt det utstyr og proviant de kunne makte inn på land hvor det ble pakket inn i presenninger.

Først ut i mai vendte den ene ekspedisjonen, ledet av premierløytnant Laub, tilbake til vinterhavnen. Det var et trist syn som møtte dem. Laub beskrev hendelsen året etter i en artikkel i *Geografisk Tidsskrift*. Da hadde gamle

Danmark fremdeles ikke hørt livstegn fra ekspedisjonsleder Mikkelsen og Iversen:

*Ved Ankomsten til Overvintringshavnen fandtes «Alabama» sunken, hvilket var sket den 13. Marts, 10 Dage efter at de 2 Slædehold var gaaet fra Skibet. Dette hvilede med Agterenden paa Bunden, saaledes at Agterskibet til lidt agten for Masten stod under Vand, medens Foreenden endnu båres oppe af Isen. Der blev straks gjort Forsøg paa at lænse Skibet. Dette havde allerede inden 2. Slædeholds Ankomst været forsøgt, men gav den Gang intet Resultat; det maa dog erindres, at der paa det Tidspunkt kun var en arbejdsdygtig Mand om Bord. Ogsaa nu viste det sig umuligt at pumpe Skibet løns, og det besluttedes derfor, da en Hævning ikke lod sig foretage med de til Ekspeditionens Raadighed staaende Midler, at tage saa meget Træ fra Skibet, at der derved kunde faas Byggemateriale til et Hus i Tilfælde af en anden Overvintring.*<sup>38</sup>

Nå var de fire arbeidsdyktige mann. De gikk straks i gang med å rive fartøyet fra hverandre, mens skroget fremdeles var båret opp av isen. Kvinnheradjakten fikk etter bare 22 år nyt liv som *Alabamahytten*.



«*Alabama*» oppriven for hyttebygging. Foto fra Arktisk Institut

Byggeriet tok fjorten dager. Det ble en gjev hytte. Det sås tydelig at en av ekspedisjonsdeltakerne, Carl Unger, var tømrer. Bjelker, deksplanker og skottplanker ble omgjort til en solid hytte med blikktak, fast gulv,

<sup>37</sup> Hele avsnittet om Alabamas reise bygger på kapittelet "Oprejsen" i *Tre aar på Grønlands østkyst*.

<sup>38</sup> Laub 1910: 293

vinduer og dør. Lugarovnen ble satt opp, bord og benker, hyller og skap, kistebenker og køyer kom til nytte.

Et navnebrett pyntet over inngangsdøren. *ALABAMA* sto det.



*Hytta på Shannon. Namnebrettet over døra.*  
*Foto Ejnar Mikkelsen, Arktisk Institut.*

### Forlis og redning

De fem karene hadde det nok etter måten komfortabelt i Alabama-hytten; sommeren var jo i anmarsj. Men uvissheten om de to kameratenes skjebne preget dem sterkt. Mikkelsen hadde gitt ekspedisjonens nestkommanderende, Wilhelm Laub, utrykkelig instruks om at *Alabama* skulle bryte vinterfortøyningene og returnere til Danmark senest 15. august 1910, uansett hva. Men uten skip var jo dette utelukket. De måtte derfor satse på å bli funnet av forbipasserende skip, mest sannsynlig en fangstskute.

Den vesle fangstskøyten *7de Juni*, skipper *Vebjørn Landmark*, hadde allerede vært på Grønland en gang før i året 1909 da den i slutten av juni slapp gjennom pakkisen og gikk opp under Shannon-øyen. Men det var annerledes denne gangen, for skuten skulle overvintre. De skulle jakte sel, hvalross, rev, hare og fugl, i det hele tatt det som bød seg til.

De var seks mann om bord – et par av dem var fra Brandal, som har lange tradisjoner innenfor ishavsfangst. Ellers var tre av dem fra Ålesund og omegn, og én mann var fra Kristiania.



*«7de Juni».* Foto etter Vebjørn Landmark

Fartøyet var eiet av en Kristiania-reder, ”hr. Sverre”, også det et sunnmørsnavn<sup>39</sup>

En av de seks var ålesunderen *Martin Bjørlo*. Han var med sine 21 år yngstemann og med som stuert. Han skrev dagbok fra de seilte ut Bredsundet i juli 1909 til de la til kai i Ålesund igjen i august året etter. Fra hans *Dagbok fra 7de Juni-ekspedisjonen* får vi en førstehåndsberetning om unnsætningen av de fem fra *Alabama*.

*7de juni* hadde funnet vinterhavn et stykke sør for Shannon-øyen, i Germaniahavn på Sabineøyen, hvor manskapet gjennomlevde en hard vinter i en gammel selv hadde bygget. Flere av dem ble syke i løpet av vinteren, og en av dem døde til slutt, sannsynligvis av skjørbusk. To andre var alvorlig syke under hele oppholdet og måtte pleies av Bjørlo.

Midt i juni 2010 hadde to mann vært ute og fangstet kobbe. De hadde vært i land på Bass Rock, en liten øy syd for Shannon-øyen, hvor det var bygget et depot for almenn benyttelse. Der hadde de funnet en beretning fra noen dansker som hadde skrevet at de overvintret på det nordøstlige nesset på Shannonøyen. Skuten deres var forlist og gått ned i vinter, og de

<sup>39</sup> Bjørlo u.å.: 59



Vebjørn Landmark (tv) og Martin Bjørlo. Foto etter Vebjørn Landmark

anmodet om at de som fant seddelen måtte forsøke å sette seg i forbindelse med dem.<sup>40</sup>

Først i midten av juli var isen brutt så mye opp at det kunne bli snakk om å forsøke å få *7de juni* fri av isen. Den 20 juli fikk de besøk av dampskonnerten *Laura* av Tomsø, som var blitt leid ut til en gruppe tyske turister. *Lauras* skipper ble informert om de fem danskene og ville forsøke å trenge nordover for å komme i kontakt med dem. Det lyktes ikke, og en uke senere seilte *7de juni* nordover langs kysten. Fartøyet gikk inn til depotet på Bass Rock og hentet post som mannskapet fra *Alabama* hadde lagt der. Deretter seilte de videre til Shannon-øyen, hvor de oppdaget at det var satt opp signal ved et depot sør på øyen. Der møtte de to av danskene, som oppholdt seg ved depotet for å holde utkikk etter skip.

Det ble avtalt at de to skulle gå nordover til *Alabamas* vinterhavn, hvor de tre øvrige ekspedisjonsmedlemmene oppholdt seg. *7de juni* ville vente en ukes tid slik at de alle fem skulle slutte seg til *7de juni*-ekspedisjonen og seile med til Norge. Fire dager senere ankom de fem danskene. En av dem (premierløytnant C. H. Jørgensen) hadde mistet fire tær som følge av

forfrysning, men hadde selv gått de 6 til 7 mil fra vinterhavnen. ”Det er vist en kar som ikke gir sig over for ingenting” konstaterer Bjørlo i dagboken.<sup>41</sup>

De krysset litt nordover og så sørover igjen. Danskene var av den formening, skrev Bjørlo, at Mikkelsen og Iversen måtte ha valgt å gå tvers over Grønland for om mulig å nå frem til folk der.<sup>42</sup>

En uke ut i august lå de fremdeles utenfor Shannon-øyen og bakket. En kveld gikk to av folkene fra *Alabama* og to fra *7de juni* i land, og Laub skrev en beretning og la igjen i depotet.

9. august praiet de skonnerten *Minerva* av Kristiania. Også der om bord var det en gruppe tyske turister, og skipets reder. Disse hadde tidligere praiet *Laura* av Tromsø og blitt underrettet om danskene som hadde mistet skuten sin og ville derfor forsøke å nå inn til Shannon-øyen og søke etter danskene. Nå slapp de det. Men de fikk i det minste hilse på de danske ekspedisjonsmedlemmene, som kom om bord på en kort visitt, før de returnerte med noe medisin og litt frukt til de to pasientene.

Om bord i *7de juni* var de glad for mannskapsutvidelsen. Nå skulle de hjem, og fra å være tre arbeidsføre til nå det dobbelte, burde seilasen ikke by på problemer, bare de klarte å finne vei ut av pakkisen. Utsiktene til enda en overvintring var sikkert ikke fristende: ”Ja, hvis vi nu blir forsent til at komme os ud i åbendt vand i år, så blir vel det sidste værre end det første som man siger. Men når vi havde underretning om disse danske mænd, så pligtede vi at gjøre som vi har gjort, og så går det nok bra tilsut”.<sup>43</sup>

Alabamafolkene gjorde seg nyttige om bord. Roret, som var blitt ødelagt da *7de juni* kjempet seg gjennom isen, ble satt i stand av tømreren, *Carl Unger*. Styrmann *Hans P. Olsen* og skipperen på *7de juni* fikk tilvirket en toppseilrå og satt seilet. Premierløytnant *Wilhelm Laub*

<sup>40</sup> Bjørlo s. 50

<sup>41</sup> Bjørlo s. 56

<sup>42</sup> Bjørlo s. 57

<sup>43</sup> Bjørlo s. 57

hadde med seg både kronometer og andre instrumenter og sto for navigasjonen.

Og de bidro til en positiv stemning. Bjørlo, som sikkert var preget av gleden ved at de alle var på vei hjem, beskriver stemningen om bord: "Her blev forresten nokså hyggelig ombord nu siden vi blev så mange i selskap og disse danskene er noen hyggelige karer. De har både trækspil og mandolin, og Unger han er flink at spille."<sup>44</sup>

Ved middagstider 19. august passerte *7de juni* Rundø fyr, og noen timer senere ble de møtt av Fladmark-rederiets slepebåt *Basken* som tok skøyten på slep inn. Reder Sverre fra Kristiania og et par andre skippere kom om bord, og på kaien i Ålesund var det svart av folk.

"Om turen ender mislykket for os både med hensyn til fangst og i andre retninger, så har vi da den glæde, at vi har fått redde 'fem kjære, brave mand for gamle Danmarks land'", slutter Bjørlo sin dagbok.<sup>45</sup>

### Hjemkomst og sjøforklaring

Etter at de fem ekspedisjonsdeltakerne var vendt hjem til Danmark, ble det den 31. oktober holdt sjøforklaring i København. I *Dansk Søulykkesstatistik* for året 1910 er forliset beskrevet i nøkterne vendinger:

*Medens A. [Alabama], som var udrustet for en ekspedition til Grønlands NØ-kyst, laa i vinterhavn ved Shannon øen, viste der sig gentagne gange i januar og februar 1910 en del vand i lastrummet. D.12/3 blev A. sidste gang pumpet løns, og siden da steg vandet jævnt hen, saaledes at de om bord værende 2 md. – resten af besætningen var fraværende fordelt paa 2 slædeekspeditioner – tilsidst maatte tage ophold paa land. Da den ene slædeekspedition i maj maaned var vendt tilbage, blev der gjort flere men forgæves forsøg paa at pumpe A. løns, og da efterhaanden masten sank en del, samt da kølen formentes at have lidt skade af isens paavirkning, blev A. kondemneret og til dels ophugget, idet tømmeret m. m. anvendtes til*

*bygning af et hus i land til brug for besætningen. Denne blev, med undtagelse af de 2 deltagere i den ikke tilbagevendte slædeekspedition, i juli maaned optaget af fangstsksib "7de juni" af Aalesund og landsat dersteds.*

*Anm. Aarsagen til A.'s forlis var isskruning.<sup>46</sup>*

### Mikkelsen og Iversen

Hvordan gikk det så med de Ejnar Mikkelsen og Iver Iversen? Først i november 1910 kom de etter umenneskelige lidelser tilbake til vinterhavnen, uten en eneste bit mat tilbake, uten hunder, uten utrustning, bare for å finne at *Alabama* var forlist og kameratene vekk. Men de fant i stedet to hytter, den ene prydet med et navnebrett fra *Alabama*. De tok lang tid før de fikk vite nøyaktig hva som var skjedd med fartøyet; brevet fra kameratene med redegjørelsen om forliset og redningen var nemlig forsvunnet i sneen som hadde brekket taket ned og fylt hytten.

To lange år måtte de to vente før de i juli 1912 igjen kunne øyne håp, i form av S/S *Sjøblomsten* av Ålesund. Da var de halvt gale av ensomhet og savn.

Det var en sensasjon da *Sjøblomsten* nådde Ålesund og telegrammet om redningen etter få timer nådde København.

Det skal mye til før New York Times rydder forsiden, men det gjorde den altså den 28. juli.

Sunnmørsskipperne Paul Lillenes, Peder Trandal, Lauritz S. Brandal og reder Hans Kopernæs fikk gaver fra den danske regjering for innsatsen etter unnsettelsen av Alabama-ekspedisjonen. Skipperen på *7de juni* Vebjørn Landmark og likeledes skipperen på *Sjøblomsten* Paul Lillenes mottok dessuten fortjenstmedalje fra danskekongen.<sup>47</sup>

Da de to noen dager senere kom til København med Oslobåten, ble de mottatt som helter.

<sup>44</sup> Bjørlo s. 59

<sup>45</sup> Bjørlo s. 60

<sup>46</sup> Dansk søulykkesstatistik 1910, Afd. I, Inr. 1

<sup>47</sup> Volland 1992



*Det dobbelkapsla gulluret som Laurits S. Brandal fikk som takk fra Danmark 1908, og medaljen som Vebjørn Landmark fikk. Medaljen heng i utstillingane til Ishavsmuseet.*

### **Alabama i 2009**

Så langt de historiske kjennsgjerningene. Det er september måned i 2008, knapt hundre år etter *Alabamas* forlis.

Det russiske ekspedisjonsskipet M/S *Aleksey Maryshev* kjemper seg gjennom pakkisen utenfor Nordøstgrønland. Om bord er et selskap bestående av 48 betalende gjester og åtte museumsfolk.

I regi av tre danske museer er en minneekspedisjon hundre år etter Danmark-ekspedisjonen på vei til Danmarkshavn for å besøke ekspedisjonens vinterkvarter fra den gang, og å gjennomføre marinarkæologiske undersøkelser der hvor skipet *Danmark* lå i vinterhavn hundre år tidligere. Håpet er å finne gjenstander på sjøbunnen som ble kastet over bord fra skipet.

Senere seiler skipet sørover mot Shannon-øyen, en øy like stor som Fyn, men ganske annerledes ugjestmild. ”Flad, stenet og ufattelig kedelig ligger den som den østligste udpost mod Ishavet, Jan Mayen og Svalbard.

*Det er den ø portugiserne, spaniolerne, hollænderne, briterne og nordmændene først har set, når de siden 1500-tallet møjsommeligt har manøvreret deres skibe gennem storisen i jagten på hvaler og sæler”* skriver daværende museumsleder, etnograf Ove Sørensen ved Odder museum, i en artikkel i museets årlige publikasjon *I godt selskab*. ”Det var også den ø

Ejnar Mikkelsen strandede på med skibet ”Alabama” i 1909”, legger han til.

Skipet anker opp ut for bukten hvor *Alabama* endte sine dager våren 1910. Gjester, og museumsfolk utstyrt med dykkeutstyr, tar seg i land i gummibåter for å se seg om. Alabamahytten står fremdeles, tross sin dårlige forfatning. Navnebrettet, som har hengt uforstyrret over døren i nesten 70 år, er vekk. En dansk militärmann og souvenirjeger kom uheldigvis forbi, og i dag pryder skiltet etter sigende sommerhuset hans i Nordsjælland. Ergerlig nok avslår han på forespørsel å levere det tilbake, med den forklaring at han hadde ”fått lov” å ta det med seg.

Rundt omkring Alabamahytten ligger materialer, gjenstander og utstyr som *Alabamas* mannskap slepte i land etter havariet i 1910. Klimaet i Nordøstgrønland gjør at nedbrytningen går langsomt, og mye er fremdeles intakt.

Museumsfolkene foretar noen dykk utenfor stranden. Håpet er naturligvis å finne spor av *Alabama*, men etter hundre år på sjøbunnen vet de at mulighetene for suksess er begrenset. Og ganske riktig er fartøyet borte, tatt av isen, som har skrapet bunnen ren og sendt vraket ut på dypt vann. Men på 17 meters dyp, klemt inne i en smal bergsprekk og derfor godt beskyttet mot isen, finner de et stokkanker fra *Alabama* med en knapp meter kjetting. Litt lengre inne mot stranden lå et stykke av roret og et stykke kjetting.



*Alabama-hytten på Shannon i 2008. Foto Bent Nielsen – Arktisk Institut.*

Inne på land er sporene etter *Alabama* ganske annerledes tydelige. Takket være bilder, stilt til rådighet dels av ekspedisjonsleder Ove Sørensen og dels av direktør Bent Nielsen på Arktisk Institut i København, kan vi straks forestille oss Kvinnherad-jakten:

Hytten står der som det mest synlige monumentet, tydelig bygget av deler fra fartøyet. Men andre og like lett identifiserbare gjenstander ligger også der:

Beslag, verktøy og redskaper, motordeler, et skylight... Og litt for seg selv ligger såmenn riggen, bortsett fra stormasten, som Mikkelsen og Iversen møysommelig saget opp og brente i kakkelovnen vinteren 1910-11.

Bare riggbeslagene er tilbake. Men hele wireriggen, med røstjern, jomfruer, blokker, kroker er fullstendig intakt og ligger pent kveilet opp.

### Førsteklasses primærdokumentasjon

Sett i et teknikkhistorisk perspektiv utgjør Alabamahytten og området utenfor hytten en utrolig rik og verdifull kilde til utvidet detaljkunnskap om vestnorsk riggingstradisjon i andre halvdel av 1800-tallet.

Knapt noen andre steder fins så mye utstyr samlet på ett sted og i sin opprinnelige utgave som på Shannon-øyen. Heldigvis – sett i et bevaringsperspektiv – ligger stedet så avsides at det sannsynligvis får lov å ligge i fred.

Men fartøyhistorikere og fartøyvernere vil nok banne over nettopp avstanden. For et mere interessant forskningsprosjekt fins knapt, hvis formålet er å få vite mer om de vestnorske jaktenes utstyr og rigging. Opprigningen av norske jakter i vernesammenheng er inntil i dag gjort på basis av tegninger, fotos, skipsportretter og tradisjonsmateriale, supplert med bevarte enkeltdeler hist og her. Men på Shannon på Nordøstgrønland ligger altså – hvis vi ser bort fra at selve fartøyet mangler – en komplett primærkilde og venter på å bli dokumentert.

Kan man forestille seg en ekspedisjon til Shannon igjen? Denne gang med det formål å registrere og dokumentere alt relevant materiale fra jakten *Alabama*? Det ville gi historikere, antikvariske myndigheter, fartøyvernet og eiere av norske jakter og galeaser en voldsomt utvidet tilgang på kunnskap høstet direkte fra kilden.

Det ville bety et vesentlig løft i autentisitetsnivået for en *Gjøa*, en *Mathilde* eller andre norske, jaktriggete fartøyer.

Og Ove Sørensen, i dag leder på Vejle museum, har sikker ikke noe imot å påta seg oppgaven som reiseleder og kjentmann. Det er vel bare å komme i gang...

### ***Gjøa* og *Alabama* – en sammenlikning**

De to polarskutene *Alabama* og *Gjøa* har mange felles trekk, som nevnt tidligere i artikkelen. For å illustrere dette ytterligere er de to fartøyene nedenfor stilt opp i følgende oversikt:

	ALABAMA	GJØA
<b>Byggeår</b>	1887	1872
<b>Byggested</b>	Varaldsøy, Kvinnherad	Rosendal, Kvinnherad
<b>Byggmester</b>	Ukjent	Knut Johannesson Skaale ("Jøra- Knuten")
<b>Skrogform</b>	Jaktbygget	Jaktbygget
<b>Byggemetode</b>	Kravell	Kravell
<b>Byggemateriale</b>	Furu på furu	Furu på furu
<b>Lengde</b>	66,7 fot (engelsk)	70 fot over dekk
<b>Bredde</b>	20,5 fot (do.)	20 fot
<b>Dybde i rommet</b>	7,9 fot (do.)	
<b>Tonnasje (brt)</b>	55,74	36 kml (ca. 72 brt)
<b>Riggtype</b>	Jakt	Jakt
<b>Opprinnelig bruk</b>	Nordlandsfart	Nordlandsfart
<b>Senere bruk</b>	Ekspedisjonsskip	Ekspedisjonsskip
<b>Ishud</b>	Ja	Ja
<b>Skrogforsterkning</b>	Ja	Ja
<b>Maskineri</b>	DAN (1909) 13 hk	DAN (1903) 6 hk
<b>Besetning</b>	7 mann	7 mann
<b>Endring i rigg</b>	Utkikkstønne (1909)	Utkikkstønne (1903)

## KILDER

### Publiserte kilder:

*Adressebok for Stavanger amt.* Stavanger 1910  
Bjørlo, Martin u.å.: *Dagbok fra 7de Juniekspedisjonen 1909-1910.* Transskripsjon:  
Vågemon miniforlag 2003

*Dansk Søulykkesstatistik for året 1910.*  
København 1911

Hellandsjø, Erling 2005: Siste reis for magerøyjakta "Alabama". *Årbok for Fosen 2005.* s. 155–162. Fosen Historielag

Laub Vilhelm, 1910: Kaptajn Einar Mikkelsens Ekspedition. *Geografisk Tidsskrift*, bind 20 (1909 - 1910) s. 291-295.

Koch, Palle 1980: *Kaptajnen. Logbog over polarforskeren Ejnar Mikkelsens tog gennem tilværelsen.* Gyldendal, København.

Opdal, Halldor O. 1968: *Hardingar på sjøen.* Hardanger Folkemuseum og Hardanger Historielag

Mikkelsen, Ejnar 1909: *Conquering the Arctic Ice.* William Heinemann, London. Digitalisert utgave på

<http://www.archive.org/texts/flipbook/flippy.php?id=conqueringarctic00mikkuoft>.

Mikkelsen, Ejnar 1914: *Tre aar paa Grønlands østkyst.* Gyldendalske boghandel, København.

Mikkelsen, Ejnar 1954 (1): *Fra hundevagt til hundeslæde.* Gyldendal, København

Mikkelsen, Ejnar 1954 (2): *Ukendt mand til ukendt land.* Gyldendal, København

Nerhus, Lars 1980: *Gjøa, vår verdskjente minneskute.* Nyopptrykk av artikler fra Systemposten, Stord, 1960 og 61. Forlaget Form og farge, Oslo

Sørensen, Ove 2009: Storm ud og storm hjem. *I godt selskab 2008* s. 70-77. Odder museum, Odder lokalhistoriske arkiv.

Vollan, Odd 1992: *Ålesunds Skipperforening gjennom hundre år: 1892-1992.*

### Andre kilder:

Arktisk Institut, København. Arkivfond nr. A 094 Ejnar Mikkelsen

Gitle Sandvik, Varaldsøy. E-postkorrespondanse 2009.

Janni Andreassen, eskimolog. Korrespondanse omkring materiale i arkivet etter Ejnar Mikkelsen.

Jondal kommunes arkiv: Jondal Skibsassurance. Poliseprotokoller.

Stavanger Sjøfartsmuseum: Registrant "Alabama". Brev til Erling Hellandsjø 7/12-2004

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Arkivkort "Alabama".

Stavanger sjøfartsmuseum: Korrespondansearkiv "Alabama"

Kjell-G. Kjær 1996: *Register over skuter i arktiske strøk.* Upubl. Oversikt med skipsdata og -historikk.

Erling Hellandsjø, Magerøy. Samtale nov. 2009. Riksarkivet: S-4998 Sjøfartsdirektoraet med forløpere, skipsmapper slettede skip. Serie: Fa - Slettede skip, 1903 – 1934. L0014, 0005 3072 Alabama.

\*\*\*



### Dimo AS – Hydraulikkspesialisten

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

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

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

Tlf. + 47 70 03 99 00  
E-post: office@dimo.no  
[www.dimo.no](http://www.dimo.no)



# ISHAVSMUSEETS VENNER

## STØTT OSS MED DIN GRASROTANDEL!

Grasrotandelen gir deg som spiller hos Norsk Tipping mulighet til å bestemme hvem som skal motta noe av overskuddet til Norsk Tipping. Hver gang du spiller går inntil 7 prosent av din spillinnsats til den grasrotmottakeren du velger - uten at det går utover din innsats, premie eller vinnersjanse. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i ISHAVSMUSEETS VENNER

-Bli med og støtt vårt arbeid for bevaring og formidling av vår polarhistorie!

Bli Grasrotgiver i dag! Du kan bli grasrotgiver i alle Norsk Tippings kanaler eller ved å sendeSMS «Grasrotandelen 997304527» til 60000



# Nils Inge Herskedal blar i minneboka

I samtale med Beathe Holstad

*Under eit besøk med «Polarstar» på Sæbø tidlegare i år, og seinare ein tur med skuta inn Hjørundfjorden, kom den tidlegare mess og fangstmann Nils Inge Herskedal med mange historier om skuta han var med i 1965. Vi inviterte han til ein kaffi på Ishavsmuseet noko seinare for ein ishavsprat. Nils Inge Herskedal er født i 1949.*

## Og du har våre med «Polarstar»?

Eg fekk ein tur med «Polarstar» ja. Har elles vore på mykje båtar, men einaste ishavsskuta eg har vore med var «Polarstar» i 1965. Eg gjekk vel om bord tidleg i februar medan skuta låg på Liaen i Ålesund, og eg skulle mönstre på som mess. Det eg kanskje hugsar spesielt godt var overseglinga til Newfoundland med mykje dårleg vær.

Det var mykje slingring og styr, og sjøverken kom naturlegvis fort. Men eg kom no meg til slutt. Det var veldig interessant første morgenon eg vakna og vi låg inni isen. Det var stilt og heilt kvitt. Så når dei vekte meg den morgenon så sa dissa eldre gutane, «du må ikkje gå ut på dekk for der kan det vere isbjørn». Så det var greitt. Hehe.

## Kva oppgåver hadde du som messegut?

Nei, eg skulle no dekke på til dissa 22 fangstfolka bak i mannskapsmessa. Hjelpe kokken og stuerten da. Skrelle poteter og ulikt. Og så var det å vaske opp igjen frå mannskapsmessa. Men det var litt spennande ja, og mykje risting og skaking.

Eg hadde våre ein tur som mess tidlegare, men det var på Grønland. Eg var ikkje vandt med å ligge framme på båten. Det var litt tøft synst eg av og til.

## Kor gammal var du når du reiste med «Polarstar»?

Eg fylte 16 år i mai det året. Berre guten. Disse fangstfolka, det var jo barske guta. Der var mange historier som dei fortalte meg da, og ikkje alle var heilt sanne sjølvsagt.



«Polarstar» ved Newfoundland. Foto frå Atle Sætre

Så budde eg på lugar med to greie kara frå Tromsø, eller Gratangen trur eg kanskje det var. Det var svært kor dei heldt på å lage seg til og gjere klart utstyret, både personlege slirer og skuta sitt utstyr. Eg låg oppi overkøya og kika ned når dei heldt på å lage seg slire til knivane. Så sa dei til meg, «du må også gjere det same». Så eg fekk laga meg ei slire. Så spleisa vi tau i den kroken som vi hadde lov å bruke da.

Eg hugsar at eg var litt skeptisk til det at eg hadde ikkje oljeklede med meg, eg var jo mönstra som mess, og berre det, trudde eg. Dei sydde meg slike greier så eg hadde utanpå støvlane og opp over på føtene så at vi ikkje skulle bli så mykje blodete. Det var litt rart. Så fortalte dei meg at om eg datt gjennom isen så skulle eg berre vri opp lestane mine og stikke føtene inni magen på en sel. Og eg tenkte med gru på kva i all verdas namn eg hadde gitt meg ut på.

## Så du var med på isen å fanga sel i tillegg til å vere messegut?

Ja. Vi kom vel bort i iskanten der to daga før fangstinga. Så skulle eg gå ned på isen, for der var no slike små kvite da, Kvitingar, ta ein slik og kakke den og ta den om bord. Men det turte ikkje eg, så eg tok den under arma, og eg tok den levande opp på dekk. Men der måtte eg avlive den da. Dei viste meg korleis eg skulle gjere det,

og om eg ikkje gjorde det, så druste dei meg i hovudet sa dei.

Det var litt rart når oss skulle ta dei etter sveivane og skjere desse av uten å skade skinnet da.

Eg gløymer aldri då når kokken sa at no må du gå med dei å ta nokre sveivar. Eg viste no ikkje kva det var. Vi skulle ha det til kveldsmat. Eg turte ikkje, eg måtte kviskre i øyra på han som eg budde på lugar med, kva det var for noko, i tilfelle eg sa noko gale da. Nei, det er no armane det, sa han på nordlandsk da.

Eg var opp i tønna til kaptein ein gong. Henry Brandal var kaptein. Det var ein grei kar det. Tønna var ikkje overbygde på den tida, den var opa, men eg fekk stå på utsida i leideren. Eg ville vite med kokken om han ikkje kom ned igjen av og til. Neida, han er oppe ein dag han, sa han. Dei som eg jobba med i byssa var veldig greie karar.

### Huskar du kven det var?

Det var han Marø, Bernt Marø frå Hareid som var stuert, og Johannes Kjøde frå Hjørungavåg som var kokk.

### Huskar du nokon av dei andre mannskapet som var med på turen?

Ja ein del av dei hugsar eg namnet på, men dessverre ikkje alle.

Johan Holstad var med

Johan Gjerde, var 1 maskinisten frå Hareid. Han trur eg var heile sitt liv om bord i «Polarstar». Han var der vertfall så lenge han kunne reise på sjøen.

Gerhard Kragset, Bjørn Holstad, så frå Ulsteinvik var vel nokre, Jan Ulstein og Roger Nevstad

Så var der frå Ålesund da, Arthur Mansfield, så var der ein Blindheim, ein røyrliggjar, jaja.... Han var no fangstmann.

Så var der ein som budde i Sverige. Han også trur eg heitte Marø. Men eg huskar ikkje fornamnet på han.

Så var det ein i frå Sæbø som var med, Odd Rekkedal.

Så var der ein i frå Yksnøya. Odd Rangseter frå Dalsfjorden var med.



*Odd Rekkedal og Martin Haugen spikka slirer på veg til Newfoundland med «Polarstar», her i 1967. Foto frå Kjell Yksnøy.*

Så var det tre av svograne hans Henry. Løseth heite dei vel. Arne heite ein, og Ole heite ein, men eg hugsar dessverre ikkje kva han tredje heite. Dei var vel brødrar til kona hans Henry da. Heggem var maskinist. Det var namna på dei karane som eg huskar.

Der var vel ein motormann som var med også, eg veit ikkje, trur han heite Flatmark, er ikkje heilt sikker.

Neida det vart ein friske tur i isen det. Eg huskar heller ikkje kor mange dyr vi fekk. Om det var därleg eller bra eller sånn middels.

«Melshorn» var vel første skuta som var oppplasta og gjekk heim.

Det var no litt uvêr vi hadde for oss der borte også. Eg hadde ikkje trudd at det kunne blåse så mykje, det var no heilt dekt med snø dekket og alt mogleg ombord.

### Så det var mykje därleg vær både på overfart og på Newfoundland?

Det var ein del når vi hadde kome inn i isen også. Men fangstinga gjekk no greitt. Åja det stemmer, der var med tre mann frå ein kvalbåt, Harøyfjord heite han. Desse Huse-karane, han som var redar for den båten. Trur det var tre som var med «Polarstar». Dei jobba på «Polarstar» på feltet, og så vart dei med ei skute inn til Halifax. Der skulle dei drive med kvalfangst.



«Polarstar» fast i skruisen. Foto frå Bjarne Wangsmo

Eg gløymer ikkje han som var skipper og eigar av den Harøyfjord, når han ropte på meg, eg skulle bere nokre flagg ned på isen ein dag, så hadde eg med ein slik pose, eller sekk med ammunisjon.

For dissa skyttarane dei var på isen, det var tung is så båten kom ikkje seg så fort fram da. Så ropte han til meg at du må aldri ha dei rundt halsen. Ha dei i handa! Går du gjennom isen så berre hive du ammunisjonen på isen.

Å der for eg brått gjennom isen. Eg heldt meg oppe på dei flagga eg bar, så huska eg at eg la sekken med ammunisjon opp på isen. Så kom han, han var litt store han Toralv Huse, og der gjekk han også gjennom, berre to meter frå meg.

Så vi låg der begge to og kava, eg såg berre hovudet på han. For han seig lenger ned enn meg da. Eg kom meg ikkje opp, og det gjorde ikkje han heller. Men så kom der ein av dei andre karane, og så sa han: eg skal drage dokke nesten opp, sa han, litt må de klare sjølv. Men vi kom oss no opp da. Det var kaldt. Då

håpte eg berre det at dei ikkje hadde dyr der, så dei skulle lure meg til å tre føtene ned i magen på dei da.

Men dei hadde dyr der, men eg berre vridde strømpene mine så gjekk eg vidare. Det var no litt rart då når karane kom igjen og skulle ha kveldsmat, det var så ofseleg kaldt. Karane kom inn og sette seg i messa. Eg hadde no dekt på borda og sånn, alt slik som det brukte å vere. Så begynne dei å tine då, genserane, og det rann blodvatn frå genserane deira og utover bordet og dørken. Då tenkte eg med meg sjølv, herregud, jaja. Eg var bort og spurte ein om dei ikkje kunne ta av seg genseranen før dei kom inn. Då sa han det at: eg skulle gitt deg ein under øyra, sa han. Han kunne ikkje ta den av for den var fryst fast. Så kom stuerten, dette var ein av dei første dagane det og då viste no ikkje eg heilt kor det gjekk føre seg. Så kom han med spyleslangen også vaska bordet og dørken og heile greia.

Vi låg faste der då nokre daga også. Det var vel i midten eller slutten av turen det. Siste halvdel av turen i alle fall. Eg hugsar ikkje heilt datoën på det, men eg trur vi låg heile veka bom fast. Så vart det slik at vi dreiv sørover. Eg trudde ikkje på alt det dissa karane sa, desse bevande fangstfolka, om kor farleg dette kunne vere. Vi såg no berre is for alle veia. Men så såg vi lysa av ein annan norsk båt.



«Polarstar». Foto frå Kjell Yksnøy

Det viste seg å vere «Polaris». Ho låg nærmare land så ho hadde ope farvatn, men ho kom ikkje seg ut igjen. Så viste vi det at i slutten på veka så skulle der komme ein isbrytar og hjelpe oss ut. Men han også vart fast i isen så han kom ikkje oss til hjelp.

Men det var no litt fasinerande likevel. Eg hadde ikkje fotoapparat den tida, men eg veit at det var tatt ein del bilete, men eg kan ikkje huske kven det var av mannskapet.

Når vi dreiv inni detta sunde der, inn over Belle Isle stretet, så låg der eit stort isfjell. Vi nærma oss ikkje så fort første dagen, men andre dagen då var vi komne heilt fram til isfjellet. Så når eg kom opp då, dei vekte meg til frukost og sa at det er berre å kle på deg, vi skal ut å gå.

Nei, sa eg, eg trudde ikkje noko på det. Det var svært korleis det braka i is og skute ei lita stund, så vart det heilt stilt.

Skuta la seg litt over, men så sa stuerten at vi må no ta middag. Vi dekka no på borda i messa sama kor det var. Men når eg skulle vaske opp igjen, då låg vi so skeive over til styrbord at det var ikkje råd. Så kom dei og sa til meg også at eg måtte gå å kle på meg eg også. Eg såg at dissa karane hadde fått på seg kjeledressar og skinnhue. Vi skal forlate båten, vart det sagt.

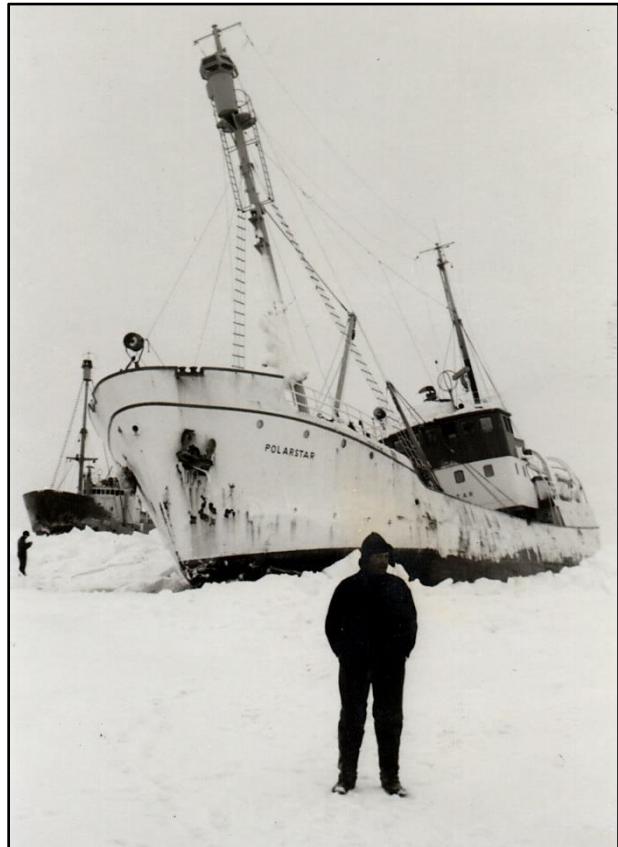
### Så det vart litt dramatisk dette då?

Ja det vart det. Vi dreiv så nær inn på isfjellet. Jaja.... Eg var no veldig skeptisk. Du skjøna det, dei hadde klipt meg dagen før desse karane.

Så hadde dei klipt meg mest på eine sida. Eg sa det at eg går ikkje på isen. Då må dokke ordne frisyren min først. Er du gal sa dei, vi må springe! Jaja..... Eg kom no meg på isen utan å ha fiksa sveisen, men med skinnhua godt på plass.

Vi gjekk om lag 100 meter fra skuta, og der var der komne nokre som hadde med seg ein flåte. Dei var kome litt før eg kom ut der. Så skulle vi vente på chiefen og skipperen. Då skipperen og chiefen kom som dei siste som forlét båten, så sei dei at du må ikkje stå å sjå, du må snu deg mot land. Ikkje sjå på båten. Eg nekta, eg såg no den vegen eg ville.

### Kvifor skulle du sjå på land og ikkje på skuta?



«Polarstar» i skruis, «Polarhav» i bakgrunnen.  
Foto frå Kjell Yksnøy.

Nei, dei sa eg skulle ikkje sjå når ho for. Så eg tenkte no, jaja, kika no sakte bak ryggen på ein kar der. Så sei han brått, ein som var litt lenger borte, at no stoppa isen å skrue seie han. Eg hørde ikkje kva dei sa, men skipperen sa det att: jaja, vi var heldig no. Kom så går vi tilbake igjen. Det skjedde veldig fort alt saman. Men det var veldig artig å sjå på når skuta retta seg opp igjen.

Ho kom litt lenger ned og vi hørde no noko brak i isen da. Det var ikkje nokon som sa noko, vi berre sleit oss tilbake igjen. Og at med skuta der var det faktisk ope vatn igjen, open is då, så det var berre for oss å hoppe inn over rekka på skuta igjen. Så gjekk dei utover igjen med skuta, alt gjekk når vi forlét den, også hovudmotor. Så var det nokon som var nede og såg om der var lekkasje. Det var det ikkje. Det skulle noko til det sikkert.

Så då vart det full fart, og eg veit ikkje, eg tenkte eg måtte sjå når dei henta dissa karane, dissa tre som sto igjen ved flåten, så dei skulle sleppe og bere den tilbake ombord. Det var heilt utruleg at

vi då kom lause og at det ikkje vart meir. Det sitte i meg, det synet, ansiktsuttrykka, på alle dissa karane same kor tøffe dei var, no var dei stille ei stund.

Det var ikkje mange som prata om det at båten heldt på å forsvinne. Det var ikkje snakka så mykje om at eg var redd eller at andre var redde, det høyrde vi ikkje mykje om. Det synst eg var litt..... Eg har no våre på sjøen i därleg vær, men det er ikkje det same som i isen. Eg har sett mykje bildar frå slikt, men det er mest treskuter. Nei ho var sikker sterke den greia der, «Polarstar». Det forstod eg no. Det vart noko fangsting etterpå og turen tok no slutt og vi tok til på heimtur.

### Huskar du kor lenge de var i isen?

Nei. Der var no vel ein viss dato for opning. Midten av februar var det vel fangstinga begynte vil eg tru. Eg huskar ikkje heilt datoën. Så var det vel då det nærma seg mai at vi slutta av. Så rundt 1 ½ til 2 mnd var vi der borte. Vi hadde olje tilbake til Færøyane, men då måtte vi til land og bunkre der. Vi var heldige at han gav seg motvinden. Så eg trur vi kom tilbake til Brandal rundt ei veke før 17. mai tenke eg. 5.-6. mai.

Du veit dei måtte hive skinna på sjøen først for å få dei til å tine, der var fryseri på «Polarstar».

Eg viste båten skulle på tur etter 17. mai. Då skulle ho på oljeleitung borte ved Canada. Eg viste no ikkje kva det var for noko eigentleg. Så var det spørsmål da før eg skulle reise, ein på kontoret kom å spurde om eg ville vere med og pusse litt. Jada sa eg, ja det kan eg.

Før denne turen var der mange som skulle mönstre på, anten som messegut, i byssa eller på dekk. Mange av dei som kom og spurte etter plass hadde ikkje alderen. Ein måtte vere 16 år for å kunne reise ut. Så spurde han meg då skipperen, Henry Brandal, Nils, du vill ikkje vere med oss du da?

Jauda, det kan eg godt, sa eg. Så hjelpte han meg, var og ordna med pass og styr, mönstra på og var vel til slik sjømannslege også trur eg. Men det var no fort gjort i Ålesund den tida. Eg reiste heim igjen, ringte til min gamle mor og sa at no kjem eg og skal hente noko kle, eg skal reise om et par timer igjen.

Nei det var ikkje råd. Jauda sa eg, eg fer.



«Polarstar» tinar skinn ved levering på Brandal. Foto Ragnar Thorseth

Vi hadde vel lege i Ålesund i tre-fire dagar da, før dei var klar og skulle reiste igjen. Så då for oss over til Canada på oljeleitinga. Vi var følgjebåt som gjekk bak ein slik båt som drog kabel. Det var ikkje luft dei skaut med den tida, det var TNT(dynamitt). 50 pund var desse boksane som dei droppa.

Først ei, så hala dei inn igjen, så elektrisk tenning. Det var litt tøft. Vi hadde godt opp mot 200 tonn av og til med sprengstoff i lasterommet. Så vi fekk ikkje kome inn til alle byar. Men på Newfoundland der var ikkje det noko problem, der gjekk vi inn til St. Johns uansett om vi hadde ammunisjon eller ikkje.

Men når vi var lengre sør, eg hugsar vi var ein plass sør om New York, så skulle vi inn, men det fekk vi ikkje. Vi måtte ligge til anker langt ute i ein fjord. Eg hugsar det var veldig til varme, og mang ei natt så tok eg berre pledd/ullteppet og låg opp på styrhustaket. Der var ikkje skikkeleg luft på lugaranane.

## Kor lengre heldt dykk på med detta?

Det var vel til slutten av november tenke eg. Så fekk vi litt frakteoppdrag der borte. Eller vi henta i alle høve ein last med frosen fisk som vi hadde med over til England da. Så vi kom her til Brandal, ja det var vel vesle julafstan. Så det var ein lang tur. Det var ikkje noko skiftordning den tida.

Men du verden, når vi låg utføre dessa bankane opp med Newfoundland, ka fisk som flaut opp når vi dreiv og droppa sprengstoff. Det var ikkje slik kontroll som det er no da.

## Var dykk mange om bord når dokke holdt på med dette?

Nei. Vi var vel to matrosar og to yngre på dekk, ein jungmann og ein dekksgutt, eg var vel dekksgutt.

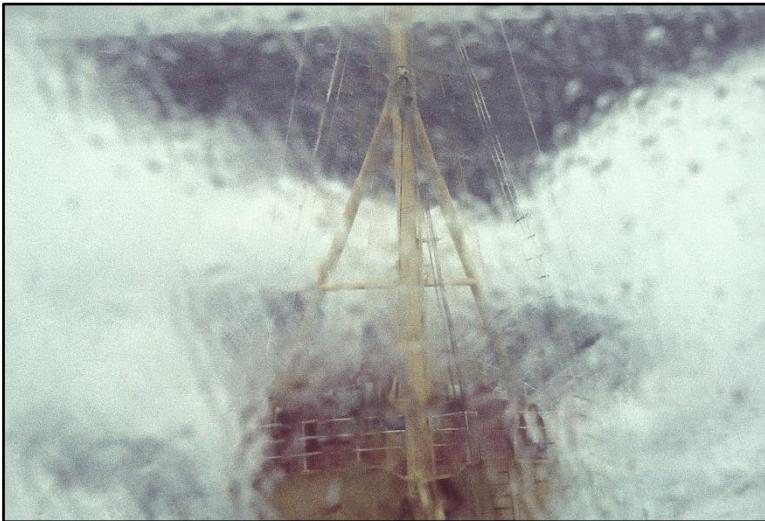
I maskina var dei vel fire mann der. På brua var dei tre. Byssa to.

Men der var med oss folk ifrå Norge som skulle bort å jobbe på båt i Canada. Så vi var 14 stykke om bord når vi gjekk frå Norge da. Eg veit det, dei som var i maskina, det var no ein litt eldre mann, Hans Brune frå Larsnes. Så han Johan Gjerde, så var det han Flatmark, så smørjar Gerhard Kragset. Johan Holstad var styrmann, Johannes Kjøde var då blitt stuert. Så var der ein Teigene som var kokk. Kåre Stokkeholm var styrmann. Så var det han Henry som var kaptein første tida.

Siste halvdelen så kom han Kjell Marø om bord. Men eg trur ikkje der er så veldig mange igjen av dissa *karane* som eg var at med. Eg var jo berre 16 år og det er 55 år sidan.



Kjell Marø. Foto frå Ernst Hovlid



Uvær på overseglinga til Newfoundland. Foto frå Endre Holter.

Eg må seie det at det året der det var verkeleg mitt første år som sjømann. Som eg har vore sidan 1964 til Grønland, så dissa åra før eg slutta av, så eg var på sjøen i snart 42 år. Så det vart både ringnot og alt mogleg.

Eg hadde kunn desse to turane med «Polarstar». Det vart så eg sa til han Rekkedal, at eg angra på eg ikkje sa ja til å vere med som fangstmann. Men eg ville ikkje. Det var nok. Han også sa det, det han huska mest av dissa turane var kor forferdeleg uvær vi hadde på overseglinga bortover. Så slingra den så innmari «Polarstar» veit du. Det var noko enormt.

Eg huskar også ein til, det var sikkert han Odd Rangsæter i frå Dalsfjorden, han ville ikkje bli med å gå over dekk på kvelden. Når vi kom att til leideren så vi kunne springe opp på galgedekk, der kom ei bølgje. Han var først og eg var etter han, så eg letta og for opp etter han og var gjøna våt veit du. Så sa han det att no var det tett før vi for. Det var mykje sant.

Og turen vi hadde med «Polarstar» no, i mai, det var ei flott oppleving. Eg satt framme på lugaren der eg budde når eg var messegut, og eldste sonen min tok no bilde av meg der nede. Eg synest nok det var litt rart å sitte der. Det var litt forandra, der var kome vaskar på lugarane og slikt. Så gjekk eg ned framme på styrbord der var no tre køyar på den lugaren, men det var blitt oppfiksa slik som det var. Det var artig å sitte og sjå og mimre tilbake. Det var heilt utruleg.

## **Det kom litt minner?**

Ja voldsomt. Og så artig som det var, der var ikkje så mange av dei som hadde våre med båten før då. Men familie av dei. Mange som kom å prata med meg, onkelen deira, bestefaren deira hadde vore med «Polarstar» tidlegare. Det var heilt utruleg. Han sa det han sonen min att han hadde aldri innbilt seg at eg kjende så mykje folk som var rundt her. Han sto berre å gapte sa han.

## **Kar du kjem ifrå?**

Eg kjem opprinnleg frå, fødd og oppvaksen i Syvden, Vanylven. Så flytta vi til Langevågen ei stund når han far jobba på sjukehuset der som kjøkkensjef. Så det var han som ordna meg jobb på «Polarstar».

Han ringte til meg og sa at no har eg fått deg jobb. Har eg fått meg jobb, sa eg, kva det er no da? Nei, sa han, no får du din draum oppfylt, det er ishavet. Han hadde vore på ishavet tidlegare, så vi satt no å såg på bilda frå hans turar. Mange tura på dissa skutene.

Han var faktisk med «Polarstar» det året då alle desse skutene gjekk ned i 1952. Han var på Pels

i 51. Så vart han med «Polarstar» då seinare på hausten. Dei var bort til Grønland og flytta ein koloni eller kva i all verda det var, som heldt på å svelte ihel der borte da. Så då vart han med «Polarstar» som kokk då i 1953 på selfangst. «Aarvak» hadde han også vore på. So hadde han vore med «Isflora», det var vel Brandalskute det også. «Polhavet» var han også med i isen. Han var stuert i mange år på «Smaragd» på storsilda. Så tok han seg ein tur då på ishavet, sildefiske hadde vel begynt å minke den tida der. Så tilbake til «Smaragd» og Grønland, haustturen. Han var lange turar borte ja.

Eg huskar ein båt han var om bord i, dei lasta opp på ishavet i full fart og kom heim til påske. Hugsar ikkje om dei gjorde klart til ein tur til det året.

Så eg var tidleg ute å spise sånn sylta sel-sveiva, dei hadde ikkje så mykje fryseri greier då.

Sel-sveivane hadde dei vel nedlagde på glas eller kva hunden det var. Eg veit ikkje kva dei gjorde med dei men kan hende var dei salta.

Eg gløymer aldri når han høgde dei av. Dei såg litt ut som ei hand. Eg hugsar siste gongen eg var ut her, «Melshorn» var på veg heim frå isen. Ho var vel selde til Herøy ei tid. Det var ein som eg hadde vore i lag med på sjøen, ein skipper frå Kvalsøya som kjøpte den. Sjølv var han ikkje med i isen, men eg snakka med han på telefon, så seie han at dei nærmar seg land no. Dei har mykje selkjøt sa han. Jau, eg møtte opp å kjøpte litt. Huska dissa gutane mine, dei sto i døra når eg heldt på steike. Eg fekk plass til berre to sveiva på steikepanna. Så det er faktisk siste minna eg har i frå isen, det at eg kjøpte selkjøt på «Melshorn».

Eg må sei det var heilt utruleg. Det var ein morgen eg vakna så tidleg, etter eg hadde vore med «Polarstar» på den turen til Hjørundfjorden. Stå opp i styrhuset og høyre, det var virkelig artig. Eg tenkte på det når vi la til her utføre sjøbua (Ishavsmuseet) no, jaja tenkte eg, det var ikkje dette bilroske her da den gongen, men då var det litt meir aktivitet og mange båtar.



«Polarstar». Foto Liv Skarbakk

Ei historie som eg fortalte han Willy Nesset på Hjørundfjorden. Dei var så opptatt dissa karane framme av ein glasballong. Vi hadde kefirmjølk med, og den hadde dei på slike store glasballongar. Så var dei så opptatt med at dei

måtte ha surmjølk kvar dag. Naturlegvis for at dei skulle få tømme den glasballongen fort. Eg forstod ikkje heilt alt oppstyret rundt denne. Ja, viste no at kokken hadde vaska den ballongen då. Så sei stuerten til meg at, han for no å plystra heile tida, no får du berre sei til karane at ballongen er vaska.

Eg såg det han hadde lagt noko ut i hylla i proviantrommet. Der var ventilar der inne i mannskapsmessa da. Der hadde han lagt fram sukker og gjær.

Ja då forstod eg kva dei skulle ha ballongen til. Eg vart no gåande bak og hente to reine bøtter med varmt vatn. Så måtte eg sei at det var ein som skulle vaske seg på føtene. «Ja han får ikkje vatten til det, han må vaske seg i kaldt vatn». Men då var det klart då skulle dissa karane lage, ja, det er no ikkje noko å legge under ein stol, det var øl da. Dei hadde ikkje malt i det, det var berre sånn, eg veit ikkje kva det heiter eg, sats, blankt nesten. Så det var no ei historie da.

### Vart det vellykka?

Ja. Eg høyrde no det vart litt synging i lugarane nede framme der. Eg hadde ikkje så mykje greie på det. Eg hadde ikkje begynt med sånt på den tida. Eg viste no korleis dei laga slikt da, det gjor eg no.

Det var no slik tradisjonen var på bygdene, nærmast i høgtidene, då var det vel noko slikt dei heldt på med.

Det som eg har fortalt no det er no det som sit igjen, 55 år er no ei tid sidan. Ho sei det ho som eg er gift med og bur saman med, jaja, du begynne å huske no det første du var med på. Ho meinte det at det var tidleg, stadiet for å få Alzheimers ja.



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

700 37 900

[www.aasenbil.com](http://www.aasenbil.com)

**TOPPMODELLEN OG  
BESTSELGEREN FÅR  
DU HOS ELON HAREID!**

**KAJTEK**

Det ypperste innen Japansk ingeniørkunst!



**Tidløst design  
– 4 unike farger!**

Testet til -35°C

3100W ved -25°C

Energiemerke: A+++

Integrt WiFi

Doble luftspjeld

SCOP 5,1

EKSTREM  
LAVT LYDNIVÅ



Fra 19dB(A)

**elOn**

El-Senteret Hareid AS

Strandgata 89, 6060 Hareid • Tlf: 70 09 22 00 • [hareid@elon.no](mailto:hareid@elon.no)

**MITSUBISHI  
ELECTRIC**  
**VARMEPUMPER**

# Frysefart på Amerikakysten

Av Sigmund Bøe

Det var i 1954. Vi gjekk i frysefart med "Polarstar" mellom Harbour Grace, Newfoundland, og Gloucester, Massachusetts, i sommar-halvåret.

I 5 år, heilt sidan skuta var ny, hadde vi gått i fart på Aust-Grønland om sommaren, men dette året var vi slutta på timecharter for North-Eastern Fish Co., Harbour Grace, og vi gjekk frå Ålesund fram mot jonsok for å ta til i charteret.



«Polarstar» ved Apuitaq, Grønland. Foto frå Sigmund Bøe

Farten på Aust-Grønland var svært interessant, på mange vis reine eventyrfarten, einaste minuset var når vi hadde for mange passasjerar på ein så liten båt.

Frysefarten på Amerikakysten vart meir som å gå på skinner, same ruta oppatt og oppatt. Vi lasta i Harbour Grace på ein dag, gjekk til Fermeuse om natta, og lasta der neste dag, så ca.

4 døgns køyring til Gloucester, der vi lossa ut på nokre timar og gjekk rett tilbake til Harbour Grace etter ny last. Det hende nok at vi var innom Halifax eller Sidney som snarast, men det var sjeldan.

1954 var eit tåkeår av dei sjeldne. Tur etter tur gjekk vi i grautjukk skodde utan å sjå eit skimt av land. Midtfjords mellom Harbour Grace og Cape St.Francis møtte vi veggen av skodda, og der var sjeldan eit gløtt før vi var ca. 15 mil av Cape Ann ved Gloucester, og når vi gjekk ut att møtte vi veggen på same staden. Det vart etter kvart nokså trøyttande, og vi ynskte oss nok tilbake til Aust-Grønland av og til, sjølv om der og kunne vere mykje skodde utfør kysten, men sjeldan inne i fjordane.

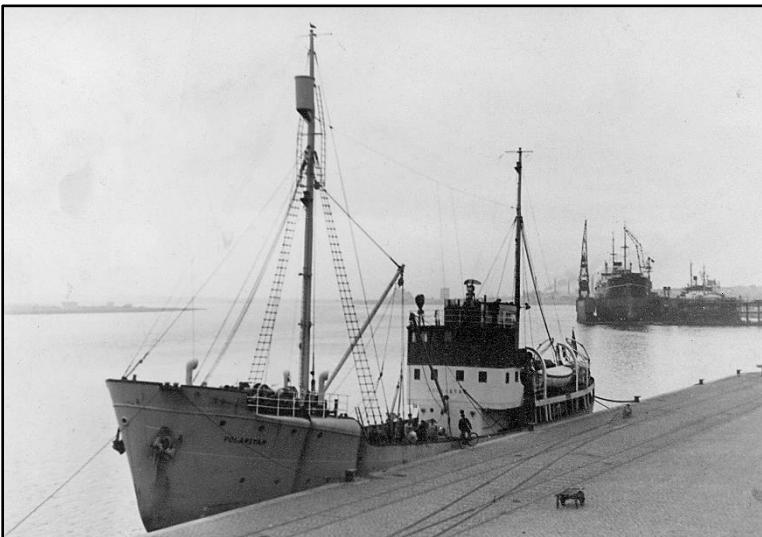
Elles var det grei fart og greie folk å arbeide for. North-Eastern Fish Ltd. hadde ein filetfabrikk i Harbour Grace, der dei tok mot fisk frå dei små kystfiskarane i sommarsesongen, og dei hadde dessutan tre ferskfisktrålarar på ca. 90 fot, som skulle forsyne dei med råstoff resten av året. Dei hadde og ein fabrikk i Fermeuse, omlag midtvegs mellom St. Johns og Cape Race. Denne fabrikken hadde fiskemjølfabrikk, så alt avfall vart frakta dit til oppmaling.

Ein gamal skonnert gjekk i fast fart og frakta avfall frå Harbour Grace. Om sommaren når det var varmt låg der alltid ein svær dunge med haud og ryggar utanfor fabrikken, og denne dungen var heile tida godt i gang med å krype til Fermeuse av seg sjølv. Når ein møtte denne avfallsskuta på sjøen, kunne ein kjenne lukta på 3-4 mils avstand når den låg til lovart.

I Gloucester hadde dei eit avdelingskontor som stod som importør av fisken. Sjefen der var bror til han som var sjef i Harbour Grace, og dei samarbeidde med eit lite lokalt firma som tok seg av lossing og lasting. Sjefen der var Charlie Pew, ein grei kar som fekk fart i arbeidet. Sjauarane var uorganiserte, og som oftast stod våre folk ved winsjane. Samarbeidet var svært godt.

- Gloucester var ein liten gammal fiskarby. Husa var stort sett gamle og umoderne, langs hamna var der gamle trekaier og gamle sjøhus. Der var ein heil flåte av heller umoderne fiskebåtar, som

no om sommaren fiska med snurpenot etter "poggy", ein liten fisk som likna på lodde, og der var ein fabrikk som tok mot fangstane. Dei fleste av befolkninga var portugisarar, mange snakka lite engelsk. Der var lite verksemd utanom fiskeri, men der var eit stort statleg fiskemottak med fabrikk og godt kaianlegg, og det var her vi lossa som oftast, men mykje av lasten gjekk direkte i trailerar, og det vart fortalt at mykje av det gjekk heilt til vestkysten. Noko vart likevel forelda her i fabrikken til "fishsticks", som då var eit heller nytt produkt som var på veg for full fart inn på marknaden.



*«Polarstar» i frakteoppdrag. Foto fra Jon Jakobsen.*

Heilskapsinntrykket ein fekk av Gloucester var av ein liten småby der utviklinga stort sett hadde stoppa opp eingong på 1800-talet, og der folk ikkje var så altfor sterkt angrepne av amerikansk fart og tempo.

Det var ein småkoseleg stad i det heile. På denne tid var den ellers i ferd med å verte ein turistattraksjon, der turistar frå innlandet kom for å sjå sjøen og slikt som høyrde sjøen til, og ei mengd kunstnarar strøynde til for å finne motiv for sine kunstverk.

Der var særleg eit lite bebygd område på sør-sida av hamna der dei stod i rad og rekkje framfor sine staffeli og malte når veret var godt, som det oftast var. Der grodde og opp mange souvenirsjapper som selde alskens maritime raritetar så som bitar av gamal makksmogen drivved, gamle garnkorkar og liknande, som bar merke av å ha lege lenge i fjøra. Di meir

makksmoge og rote, di betre, og ein liten bite drivved på kanskje eit kilo kosta omkring 20 dollars.

Eg hugsar at eg skreiv i eit brev heim at folket her på Myklebust ikkje hadde begrep om kva verdiar dei hadde liggande i Myklebustmyrane i form av gamle halvrotne furerøter som dei hadde rive opp frå torvmyra. Etter dagens pris her i Gloucester ville det verte millionsummar av det.

North-Eastern Fish hadde nok etablert seg her i Gloucester fordi alt var nytt og uorganisert her. I hamner der det er sterke sjuarorganisasjonar og andre organisasjonar vil det ofte oppstå ueinigheiter og disputtar som fører til tidehefte og ekstra utgifter. Her gjekk alt som smurt, og alle tyktest å vere velnögde. Vi gjekk inn og ut utan los, då her ikkje var etablert losteneste, og inn- og utklarering gjekk so lettvinnt som ein berre kunne ynskje det.

Det som til tider kunne skape vanskar, var den store forskjell på flod og fjøre som gjorde at det kunne vere svært vanskeleg for små båtar å rekke opp på kaia med bommane når det var lavvatn.

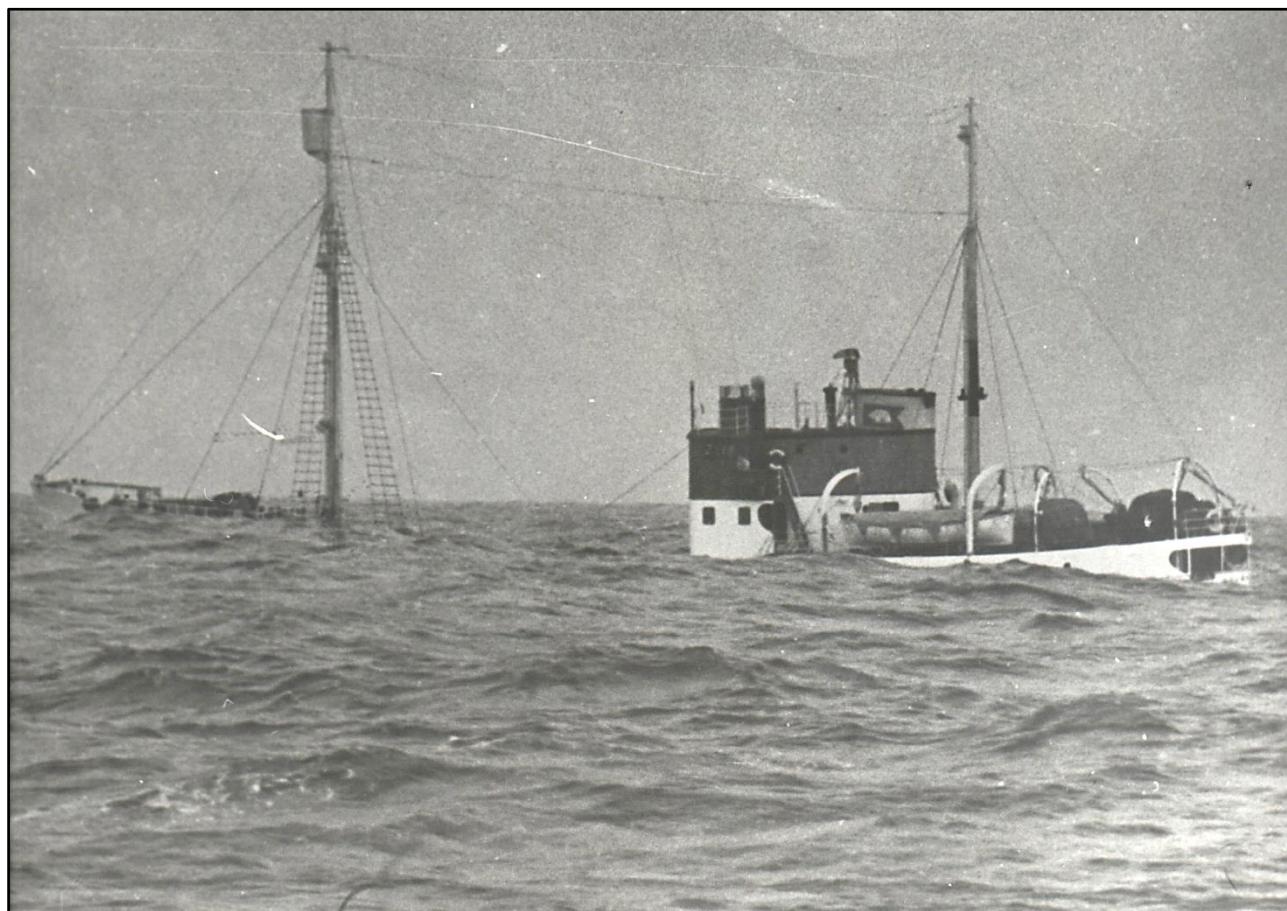
- Når det gjeld teknikk og maskiner ligg USA langt framanfor dei fleste andre land, men når det gjeld losseutstyret i hamnebyane låg dei, i alle fall på den tid, 50 år etter dei store hamnebyane i Europa.



*«Polarstar» ved «Karlsen-piren» i Halifax. Foto fra Leif Hareide.*

- Her i U.S. foregjekk praktisk talt all lasting og lossing med skipet sitt utstyr. Lastekraner såg ein sjeldan sjølv i dei største hamnebyane. Europa derimot var det fyrste ein såg når ein kom inn til ein hamneby rekkene av høge lastekraner. Var det utanom arbeidstid, stod dei opprada som vaktkompani langs kaiene med kranarmane reist i lik vinkel og retning. I arbeidstida såg ein dei svinge rundt i ymse retningar som om dei heldt på å skrive dagbok på himmelen.

Eg la fram for Charlie Pew fordelane med å bruke kran, særleg slik tilhøva var her, med stor tidevatnforskjell. Då vi kom att neste tur hadde han fått tak i ei mobilkran, og sidan vart det ikkje snakk om å bruke noko anna.



*Tung sjø i Biskayabukta. Lasten var akkar – og bilar. Under presenningen på akterdekk står det to amerikanarar, som Kjell Marø og Sigurd Heggheim hadde kjøpt i Massachusetts. Surringane heldt i uværet. Foto frå Jon Storøy*

Vi avslutta i slutten av november etter 14-15 rundturar, og til slutt tok vi ein last akkar til Lisbon, Portugal.

Lastepapira for denne lasten måtte atesterast og viserast av den portugisiske konsulen i St. Johns, og i det høvet måtte eg vere med ein clerk frå North-Eastern Fish til det portugisiske konsulatet i St. Johns for å skrive under på Bills of Lading. Det vart ein nokså snodig opplevelse for meg. Clerk'en frå Harbour Grace hadde visst hatt so ymse erfaringar frå møte med konsulen før, for han informerte meg grundig om kor fin vi måtte vere i kanten overfor konsulen, og eg fekk forståing av at det måtte vere litt av ein herremann.

Han heldt til i ein herskapsvilla i utkanten av byen, og vi kørde opp dit og ringde på

hoveddøra. Døra vart opna av ei stateleg middelalders dame i svart/ kvit husuniform og med ei holdning som ei dronning.

Ho såg på oss høgt ovanfrå med eit blikk som eit gufs frå ein isbre, og informerte oss om at konsulen hadde siesta og at vi kunne kome att

kl. 17. Vi hadde nok alt gjort oss skuldige i to fatale etikettebrot, først at vi kom køyrande rett opp framfor hovudinngangen med ei vegskitten stasjonsvogn som visst ikkje var av siste årgang heller, og endå verre at vi kom midt i siestaen. Vi vart nok utan tvil stempla som barbarar frå Terra Nova (portugisarane sitt opprinnellege namn på New Foundland) som ikkje hadde det minste kjennskap til alminneleg folkeskikk. Well, vi trekte oss tilbake i god orden.

Vi tok inn på ein kafe og fekk oss litt mat, og etterpå fekk eg clerken, Ben Davis, som eg ellers var god ven med, til å køyre rundt i byen på ein mimretur.

Dei fyrste krigsåra var eg godt kjend i St. Johns, men eg hadde ikkje vore der sidan, so det var veldig interessant å køyre rundt til dei ymse stader og sjå korleis det no såg ut.

- Vi køyrde sakte gjennom Waterstreet og New Goverstreet og vidare opp til Bannermanparken, der vi ofte gjekk den fyrste tida vi var i St. Johns i 1940. Inne i gamlebyen var der ikkje so store forandringer, men i utkantane var der mykje nytt.

Kl. 17. ringde vi på hos konsulen att, og no vart vi vist inn på kontoret. Konsulen var høfleg og formell, han tok straks til å gå gjennom lastepapira og retta ymse spørsmål til Ben.

Eg heldt meg passe i bakgrunnen, men eg gjorde ymse overraskande observasjonar. Over alt på veggane hang der forstørra foto, og det var noko som verka kjent for meg. Det syntet seg at alle bileta var frå Ålesund og Sunnmøre, og eg lurte på kva det kunne bety.

So kom konsulen fram til namnet på båten, og han spurde meg om skuta var frå Ålesund. So ville han vite om eg var frå Ålesund og om eg var godt kjend der. Eg sa at eg var frå ei av øyane litt sør om byen og at eg var nokså godt kjend i byen. Han ville vite kva øy eg kom frå, og då eg sa Gurskøya forstod eg at han var lokalkjent. Han snakka no perfekt norsk med Ålesunds-dialekt, og han ville ikkje snakke eit ord engelsk meir, så stakkars Ben sat berre og måpte og forstod ingen ting.

Konsulen fortalte at han hadde vore fiskeriattasje i Ålesund i ein mannsalder, og at alle barna var fødde og oppvoksne og hadde gått på skulen der, så dei var nærmast norske.



Lett slingring i Nord-Atlanteren. Foto frå Bjørn Røyset

Så spurde han om eg kjende Nils Jangaard, og eg sa at eg kjende godt namnet, men at eg berre hadde møtt han eit par gonger då han var norsk konsul i Halifax under krigen.

Han spurde so om eg kunne ta med ei lita sending til Jangaard frå Lisbon og det sa eg sjølv sagt ja til. Lastepapira vart gjort ferdige og vi skilde nesten som gamle venner. Ben Davis vart sett heilt utanfor og han vart nokså forbina då eg fortalte han korleis det hang saman.

Turen til Lisbon gjekk ellers svært fort og fint, men på heimturen frå Lisbon kom vi inn i ein hundreårsstorm på Biskaya og Kanalen, so vi låg på veret i to-tre døgn vest av Ushant, men kom som vanleg frå det utan ei skramme. I desse døgna var eteren full av SOS og MayDay-signal, og mange båtar gjekk ned eller havarerte, mellom andre fyskipet på South Goodwin Sands, som kom i drift og forliste på ein sandbanke. Mannskapet på 4 omkom.

Ein stor tankbåt brakk i to vest for Lands End, og ein mindre båt vart broten ned i same farvatnet.

Kanalferjene låg i hamn, då alle hamner i området var stengde. Den svære amerikalineren "Ile de France" skulle gå ut frå Cherbourg, men måtte vente, då hamna var stengd for all trafikk. Då vinden løya litt, la vi kursen opp Kanalen og gjekk med god halv fart til å byrje med. Det var framleis svær, kaotisk sjø og voldsom slingring slik berre ei ishavsskute kan det.



«Polarstar» med last til Halifax. Foto frå Leif Hareide.

Då vi hadde gått ei stund, såg vi eit stort fartøy som kom mot oss. Det synte seg å vere "Ile le France", som no hadde kome seg ut frå Cherbourg. Med kursen dei styrtede ville dei passere godt nord om oss, men då dei nærma seg, svinga dei rett ned mot oss.

Dei ville nok sjå kva slags fartøy dette var, som slingra so voldsomt, dei trudde kanskje det var ein hjelpelaus havarist, men då dei såg at vi låg på kurs med 10 knops fart, tok dei sin gamle kurs og fortsette vestover.

Eg sat i radioen heile denne formiddagen og venta på ein sjanse til å kontakte Lands End radio og få sendt telegram til Ålesund, då eg rekna med at dei var engstelege for oss etter slikt mediaoppstyr det hadde vore og var omkring denne stormen. Nød/kallefrekvensen var heile tida oppteken med nødtrafikk, men det lukkast omsider å få sendt eit telegram. Etter det eg høyrde då vi kom heim, so vart det visst motteke med glede, for dei hadde vore alvorleg redde for oss.

Vi kom velberga heim i god tid før jul og fekk vere heime i jula.

## Plukkfangst:

### D/S Horgefjord

Som en tid har ligget ved Holmens Verft hersteds til ombygning for sælfangst i Nordishavet, blir færdig i morgen.

Skipet som er fra Aalesund skal ha 14 mands besætning og er i tip top stand indkjøpt for kr. 130 000, og paakostet kr. 55 000 her.

Skipets kaptein Myrvaagnæs, styrmand Kavsnæs og maskinist Garvik er alle fra Aalesund. Skipet vil antagelig starte herfra i morgen aften. Holmen Verft har al ære av ombygningen som i alle dele er utført til fuld tilfredshet.

Nedenæs Amtstidende 6. juni 1919

### Stor sælfangst

Det ser ut til at sælfangsten i år vil komme til at gi utmerket utbytte. Flere av fartøierne er allerede hjemkommet etter kun etpar ukers fravær med fangster fra 1700-2500 sæl, hvilket vil si det samme som omtrent fuld last.

Ellers er det sjeldent at dette kan opnås på mindre tid end 4-5 uker under nogenlunde gunstige forhold. Der må derfor i år være en mængde sæl på fangstfæleterne.

Romsdals Amtstidende 10. mai 1919

### Herrer Skibsredere!

Yngre skibsfører der i flere år har ført større sælfangere på Nordishavet, er vel inde i alle fangstforholde, samt har indgående kjendskap til farvandet Karahavet – Jamalkysten, søker førerstilling i rederi der ønsker at drive sælfangst eller fragt art på Jenisei. Gode anbefalinger og referancer haves.

Billet merket «1042» i eksp

Tromsø Stiftstidende,  
7de juli 1898

## Vore Forfædres Opdagelsesreiser i Polaregene.

Vikingetidens største, for alle Tider varige historiske Resultat er Fremskridet i Sjøfarten og Skibsbygningskunsten. Grækerne og især Romerne var daarlige Sjøfolk, ja self Fønikerne vovede sig aldrig ut paa det aabne Hav. Deres næsten runde, fladkjølede Skibe var beregnede paa at seile langs Kysterne. I Medvind brugte de Seil og i Modvind Aarer. Derfor gik ogsaa Seilladsen temmelig langsomt. Da Fønikerne omtent Aar 600 før Kristo, paa Oprag af den ægyptiske Farao Nekao seilende rundt Afrika, brugte de saaledes hele 3 Aar for at komme fra det Røde Hav og tilbage til Nilens Munding. Oldtiden drev det aldrig længre end til Kystfart. Det europæiske Folk, som tidligst af alle vovede sig du paa det aabne Verdenshav er Irerne. Og Dog blev Irlanderne aldrig nogen sjøfarende Nation. Da Irlændere, som drog over Havet til fjerne Egne var ikke Handelsmænd eller Krigere, men ensomme Munke, som paa Øerne langs Skotlands Kyst søgte Ensomhed og Fred.

Helt op til Ørkenøerne og Færøerne, ja selv til Island vovede de irske Anachoreter sig. – Island omtales saaledes for første Gang af den irske Præst Dicuil. – Og eventyrlige Sagn og Legender forteller om endun mærkelige Farter, som irske hellige Mænd foretog til de fjerneste Egne, kanske helt til Amerika.

Men noget sjøfarende Folk, blev som sagt, Irlanderne aldrig, og deres Skibe var smaa og daarlige. Derfor har de heller ingen Betydning havt for Skibsfartens Historie, og ingen store Opdagelser skriver sig fra dem.

Det er Nordboernes og især Nordmændenes uvisnelige Fortjeneste først at have bygget store havgaaende Skibe, som i Storm og Uveir kunde føre den dristige Sjømand trygt over Havet. Nordmændene er den første Nation, som har drevet Seillads over det aabne Verdenshav til Færøene og Island, til Grønland og Amerika.



Det er denne Forbedring i Skibsbygningskunsten, som Nordmændene skylder sine store Opdagelsesreiser i det 10de og 11te Aarhundrede. (Gokstadskibet fra omkring 900 viser, hvor dygtig vore Forfædre forstod at bygge Kystfartøi, og det kan ikke betvivles, at de store havgaaende Skibe har været ligesaa fortæffelig byggede.)



Gokstadskipet utstilt i Oslo. Foto Sergey Ashmarin, Wikipedia

Det er bekjendt nok, at Nordmændene har opdaget Island, Grønland og Amerika. Mindre bekjendt turde det være, at vore, Forfædre ogsaa har gjort Opdagelser i Polaregnene, som næsten kan maale sig med, hvad vort Aarhundrede har udrettet.

Ligesom nu i vore Dage, saaledes foregik disse gamle Opdagelsesreiser dels fra Nordishavet nord fra Norge og Russland dels fra Grønland. Opdagelsesreiserne i Nordishavet skyldes Nordlændingen Ottar, Europas ældste Opdagelsesreisende. Ottar var, som han selv siger, en af de første Mænd i sit Land. Han levede paa Harald Haarfagers Tid, og for at undgaa dennes Overmagt var det muligens han drog til England, til Alfred den Store, hvem han fortalte om sin Reise. Kong Alfred indlemmede siden hans Beretning i sin Oversættelse af den romerske Historieskriver Orosius' Jordbeskrivelse.

Ottar boede «nordligt af alle Nordmænd», (det er paa Øen Senjen eller i Malangen; thi længre Nord boede der i Middelalderen kun Lapper). Han foretog sin Opdagelsesreise dels

af Videbegjærlighed og dels for at finde nye Fangststeder for Hval og Hvalros.

Ottar seiledes du fra sin Hjemstavn og opover langs Norges Nordkyst, som herved for første Gang blev Kjendt; bl.a. blev Nordkap opdaget. Ottars Reise strakte sig forbi Kolahalvøen til inders tinde i det Hvide Hav, det saakaldte Kandalaks. Hans Reiseberetning er klart og greit affattet og giver os et tydeligt Billede baade af Beliggenheden og Beboelsesforholdene paa de Steder han kom til.



*Ottar drog på oppdagelsereise dels for å finne nye fangststadar for kvalross. Foto frå Ingebjørn Grimstad.*

Før Ottars Tid havde der, lærer vi, kun været Hvalfangere tre Dages Reise nord for Senjen (det er, Midtveis mellem Senjen og Nordkap.) Længre bort havde ingen været. Indtil Kolahalvøen var alt Land ubeboet. Men her boede de saakaldte Terfiner, et Folk beslægtet med Lapperne, og som levede af Jagt og Fiskeri. Søndenfor dem boede det med Finlænderne beslægtede Folk Bjarmerne (Grænsen var Kandalaks,) Bjarmerne er de samme som de nuværende Østkareler.

Deres Land var opdyrket, og de havde betydelige Rrigdomme baade i Guld og Sølv og især i Pelsværk. Ottars Reise gjorde at Norges Rige kom til at indbefatte hele Kolahalvøen, og den foranledigede en hel Del, dels fredelige Tog til det Hvide Hav og Bjarmland.

Ottar selv kom ikke til Dwina, som siden blev Maalet for de fleste Tog. Men i Løbet af det 10de Aarhundrede blev ogsaa denne Flod

kjendt. Thi der fortælles at Harald Graafeldt vandt en Seir ved Bredderne af Dwina. Saaledes er baade Nordkap og det Hvide Hav opdaget hele fem og et halvt Aarhundrede før Richard Chancellor paa Skibet «Edvard Bonaventura» i 1554 for at søge «Nordøstpassage» til Kina kom til Archangelsk ved det hvide Hav fra hvilken Tid man almindelig sætter Opdagelsen af det Hvide Hav.

Ottars Reise var en videnskabelig Bedrift af første Rang, og den havde Følger, ikke blot praktisk og økonomisk men den vakte ogsaa Lysten til fortsatte Opdagelser.

Først blev, som nævnt, Dwinas Mundig og hele det Hvide Hav kjendt. Det fik Navn Ganvik (d.e. Trollebugten). Thi der langt mot Nord, i Bjarmeland og endnu nærmere mod den evige Is, troede vore Forfædre at Jætter og Riser og alskens Troldpak hørte hjemme. Og mange er de Eventyr og Sagn som fortæller om de gamle Nordmænds Kampe med Ishavets Trold. Men Opdagelsesreiserne indskrænkede sig ikke til det Hvide Hav alene. Stedse længere mod Nord strakte Nordmændene sine Opdagelsesreiser.

Et af de mest bekjendte af disse Tog er Harald Haarfagres. Beretningen stammer fra Magister Adam af Bremen og findes i hans for vor Historie nundværlige Beskrivelser af de Nordiske Riger fra omkring 1075.

Adam fortæller. «En Dagsreise hinsiden Thila (det er Thule paa Island) ligger det tilfrosne Hav. Dette erfarede nylig Nordmændenes prøvede Fyrste Harald. Han vilde med sine Skibe udforske Nordishavet, men var nær foran de mørke Yderkanter ved Verdens Ende kommet du for Afgrundens frygtelige Svælg og undkom med Nød og Neppe».

Adams Beretning er uklar og dunkel, men det er tydelig, at Harald Haardraade, hvis rastløse og dristige Natur vi vel kjender, har foretaget en Polarekspedition, og der, langt mot Nord oppe i den evige Sne er kommet du for en Malstrøm (eller kanske snarere en kalvende Isbræ). Haade

Adam af Bremen, den danske Historieskriver Saxo Grammatieus og de islandske Sagaskrivere har ogsaa andre, men endnu mereeventyrlige Fortellinger om Tog til Island. Især har de mange Eventyr om, det hinsidige Bjarmeland, som tænkes nord eller nordost for det virkelige Bjarmeland, og skulde være beboet af et jættestort Folk med umaadelige Rigdomme. Virkelige Opdagelsesreiser, som vi fuldt kan kontrollere blev dog ogsaa fortsat. De islandske Annaler ved at fortælle, at i 1194 blev Svalbarde opdaget. (Navnet betyder de kolde Kyster.) Landet tænktes at ligge 4 Dages Reise nord for Langanes, Islands nordøstligste Pynt.

Professor Gustav Storm mener, at Svalbarde maa være det nuværende Spitsbergen. Thi det ser du, som om de gamle tænkte sig Grønlands nordøstligste Kyst og Spitsbergen ligeovenfor hinanden i Havsbotnen (nordligst, der hvor Havet ender, som de gamle tænkte sig – det vil sige, hvor Seilladsen stænges af den evige Is). Mellom Svalbarde og Grønland tænkte man en Strøm, som bl. a. kunde føre Dyr med sig. (Dette passer ogsaa paa den virkelig eksisterende varme Strøm mellem Spitsbergen og Grønland). Det synes saaledes tydeligt, at der er Nordmændene, som i 1194 først har opdaget Spitsbergen. I Almindelighed mener man, som bekjendt, at Øgruppen først blev opdaget i 1596 af den hollandske Ekspedition under Barents.

Jeg tror ogsaa, at de gamle Nordmænd har kjendt andre Øgrupper i Ishavet, især Nowaja Semlja. Jeg har før nævnt det hinsidige Bjarmeland, nord eller nordøst for det virkelige. Og i de fleste Islandske Geografier fra Middelalderen fremstilles det, som om der fra det nordlige Russland eller Bjarmeland strakte sig en Række ubeboede Lande lige til Grønland. Ser vi paa Kartet, vil vi ogsaa finde en saadan sammenhængende Række, først Nowaja Semlja, saa Franz Josefs Land og endelig Spitsbergen. Saa langt nord som til Franz Josefs Land er vist de gamle Nordmænd aldrig kommet; men Nowaja Semlja og Spitsbergen har de sikkerlig kjendt. Men disse Opdagelser er ikke Enkeltmands Værk. De er foregaaet lidt etter lidt i Aarhundres Løp.



*Willem Barents har fått æra av å ha oppdaga Svalbard. Foto fra Wikipedia.*

Endnu mærkligere og interessantere er Nordmændenes Opdagelser paa Grønland.

Erik Røde tilhørte en stridbar og uforfærdet gammel Vikingeæt. Hans Far maatte flygte fra Jæderen paa Grund af en Drabssag, og drog som saa mange andre af sine Lige til Island. I Islands frie og egenraadige Samfund voksede Erik op. Han havde arvet sin Fars haarde Natur. Stadig kom han i Uenighed og Strid med Folk, og altid endte det med Drab. Saa maatte han flygte fra den ene til den anden Kant af Island uden at finde noget blivende Sted. Endelig blev han paa Torsnetinget erklæret fredløs, og kunde saa ikke være længere paa Island. Hvad skulde han gjøre? Til Norge turde han ikke vende tilbage, og paa de britiske Øer var der netop den Gang daarlige Tider for Nordboerne.

Der gik paa Island Rygte om nogle Øer langtude i Havet mod Vest, som en Islænding, Gunbjørn, for mere end hundrede Aar siden skulde have opdaget. Etter ham kaldtes de Gunbjørnsskjærene.

Omtrent 100 Aar senere havde to Islændinger, Snebjørn og Rolf, overvintret der. (Man har siden ikke været i stand til at finde disse mystiske



«Saga Siglar» seglar ved Grønland. Foto Ragnar Thorseth

Gunbjørnskjær, thi findes ikke nogen Øygruppe mellem Island og Grønland Men paa et hollandsk Kart fra 1508 findes der mellem Island og Grønland opført en Ø. Om den staar der paa Kartet: «Denne Ø blev fuldstændig opbrændt i 1453.»)

Muligens har dette været Gunbjørnskjærerne, som er gaaet under ved en vulkansk Eruption. Disse Øer, som Gunbjørn havde opdaget vilde nu Erik Røde søge. Han seiledede ud fra Snefjeldsjøkelen vestligst paa Island og satte Kursen ret mod vest.

Efter en ualmindelig heldig Reise kom han ind imod Grønlands Østkyst ved en Isbræ som kaldtes Blaasæk. Man har i denne ment at gjenfinde det sneløse Isfjeld, som Dansken Graah i 1830 opdagede lige vest for Snefjeldsjøkelen. Men Grønlands Østkyst var den gang som nu i vore Dage stængt af Drivis og umulig at lande ved. Erik kunde ikke finde noget Sted at lande og maatte seile sydover langs Kysten forbi Kap Farvel (de gammels

Hvitsærk). Hvor Erik landede kan man ikke bestemt afgjøre, men det maa have været et Sted paa Sydvestkysten i det nuværende Distrikt Julianehaab.

De følgende Somre drog han frem og tilbage langs Vestkysten (omtrent saa langt mod nord som til Diskobugten) og undersøgte Landet. Erik Røde maa have været en af de dristigste Sjømænd, Norge har fostret, men han var noget mere; han var en Organisator, et Herskeren. Han vilde grundlægge en ny Koloni, blive en Konge i det smaa. Derfor drog han tilbage til Island for at udbede Efterretningen om det nyopdagede Land. For at lokke Folk did kaldte han det Grønland, saa siges der udtrykkelig. Han fik en stor Tilslutning. 25 Skibe fulde af Mænd, Kvinder og Børn og Kvæg drog i 990 ud med ham. Men kun 14 landede lykkelig ved Grønland, Resten forliste Erik Røde; selv nedsatte sig paa Brattehild i Eriksfjorden, det nuværende Igaliko i Julianehabs Distrikt. Rundt om gav han sine Venner og Ledsagere Land.

Bebyggelsen foregik ganske som paa Island. Det herreløse Land blev lidt efter lidt taget i

Besiddelse. Erik og hans ÅEt blev den formemste i Grønland. Han selv var Koloniens første Lovgivemand og Gode.

Det har været et brændende Spørgsmaal hvor i Grønland laa de gamle Nordmænds Koloni. Hvor Talen er om Grønland skjælnes der nemlig altid hos de gamle mellen en Østbygd og en Vestbygd. Østbygden var den tættest bebyggede; den talte 190 Gaarde, men Vestbygden kun 90. Da Seilladsen paa Grønland omkring 1600 begyndte paany, troede man paa Grund af Navnet, at Østbygden maatte søges paa Grønlands Østkyst. Men denne er stadig stængt af Drivis. Alle de mange Ekspeditioner, som har søgt at lande der for at finde den gamle Østbygd og mislykkedes.

Først 1883 opnaaede Nordenskjold at lande ved Kong Oscars Havn paa omrent 66 grader nordlig Bredde. Det er derfor umuligt, at den gamle Østbygd kan søges paa Østkysten. Alle er nu enige om at Østbygden er det unværrende Distrikt Julianehaab, Grønlands folkerigeste Koloni. Den tæller nu 2 – 3000 Indbyggere. Julianehaab indslutter Grønlands Sydkyst og strækker sig fra vest til øst. Her har man ogsaa fundet de fleste Ruiner efter Nordboerne. Eskimoernes Kablunak. Mest er de firkantede Stensætninger, Grundmure af Huse. I Igalikafjorden har man ogsaa fundet Ruinen af en Kirke, hvis Vægge er fuldstændig bevarede. Ved Kap Desolation bøier Landet mod Nordvest. Der endte sandsynligvis Østbygden og Vestbygden begyndte. Især synes i gamle Dage det nuværende Godthaabs Distrikt 64. Gr. n. Br. at have været tæt begygget.



Seglas i Kong Oscars fjorden. Foto fra Ole Chr. Røren.

Her levede de gamle Grønlændinger sit nøisomme Liv i en stadig Kamp med Naturen. Beundringsværdigt er det, at de ikke lod sig jue af Polaregenes vilde Natur, at de tvertimod forstod at vinde stadig nye Aandens Seire. De kan fuldt stilles ved Siden af Moderlandet Island i Middelalderen. Grønlands Forfatning var den samme republikansk-aristokratiske som paa Island. De store Bønder styrede som enevældige Høvdinger hver i sit Distrikt, ligesom de islandske Goder. En gang om Aaret samledes Grønlændingerne til Thinge for at sidde til Doms og høre Lovene oplæst. Thingspladsen laa paa Gardar, der senere Bispesæde mellem Fjordene Igalika og Tunugliarsik. Lige i Nærheden laa Brattehild, Erik Rødes Gaard. Og Erik og hans ÅEt var Grønlands første Lagmænd og de egentlige Styrere i Kolonien. Saadan var Grønlands Forfatning, indtil det 1261 kom under Norge.

Heller ikke Aandens Sysler forsømtes paa Grønland. I 1925 fik Kolonien sin egen Biskop paa det førstnævnte Gardar, og i det følgende Aarhundrede endog to Klostre, et Augustinerkloster i Ketilsfjord, nu Tessermuet, indviet til St. Olaf, og et Benediktinerkloster i Ransfjord en Fjord, som gaar du fra Næsset Sydprøven.

Endnu mærkligere er det, at Poesien og Sagaskrivingen har blomstret paa Grønland. Et af de gamle Eddadigte «det grønlandske Atlemaal» er forfattet der i det 11te Aarhundrede. Det handler om, hvordan Gudron hævner sig paa sine Brødre for Sigurd Fafnefanes Drab, og hendes endnu frygteligere Hævn over sin egen Mand Atle for Drabet af Brødrene. Digit er tungsindigere og vildere end de fleste andre Eddakvad, og synes digit under Indtryk af vilde, overvældende Naturmagter. En enkelt Sætning viser tydeligt, at det er forfattet paa Grønland. Kostbera fortæller sin Mand Hogne, at en Bjørn var kommet ind i Huset og havde revet Stolperne op. Denne svarer: «At du drømte om en Hvidbjørn, betyder, at der vil komme Storm og Uveir.»

Hvidebjørne findes hverken i Norge eller paa Island; paa Grønland derimod er de de eneste Bjørne og meget almindelige.



«Hvidebjørne» var meget almindelige. Foto Ragnar Thorseth

Fælgelig maa «det grønlandske Atlemaal,» som det i det gamle Haandskrift kaldes, være digtet paa Grønland.

Af andre grønlandske Digte skal jeg nævne «Havgerdingedraapa,» der handler om, hvordan Erik Rødes VenHjørolf undslap fra det frygtelige Sjøskjælv, som i 995 ødelagte de fleste andre Skibe, som drog til Grønland. Desuden er der bevaret et Par Strofer af «Nordersetadraapa,» som besynger Nordmændenes Tog til Grønlands nordligste Egne.

Da bevarede Vers taler vildt og kraftig om Vindens Susen og Bølgernes Brus rundt Jøklerne, som skyder langt du i Havet deroppe i det høie Nord. Om «Æges (d, e. Havets) ilingsglade Døttre, som samlede og spandt de høie Fjeldes haarde, frostmættede Hvirvler.»

Dog var Grønlands Natur vild og gold, som i intet andet af Europæere beboet Land. Sommeren var kold og uden Varme. Korn kunde ikke dyrkes. Forkrøblede Træer og Buske voksende kun i de mod Vinden beskyttede Fjorde i Landets sydligste Del. Indlandsisen bredte sig som et Tæppe over Landet, og Drivisen stængte for Udenverdenen og bragte Kulde og Frost. I «Kongespeilet», der er forfattet i Norge med Slutningen af Haakon Haakonssøns Regjering, faar vi en udmarket Skildring af Naturforholdene paa Grønland i Middelalderen.

Havet tænkes opfyldt af frygtelige Uhyrer, halvt Dyr og halvt Mennesker.

Mægtige Naturrevolutioner, Havgerdinger eller Havskjælv, truer Menneskenes Fremtrængen over Havet. Grønlandshavet (saaledes kaldtes Havet mellem Island og Grønland) er opfyldt af Is mere end noget andet Sted paa Jorden. Snart er den flad, som var den frosset fast i Havet. Snart danner denmægtige Legemer, 4 til 5 Alen tykke. Disse sidste Islag samler sig især nordøst og nord for Grønland, og ligger ofte en 4 Dages Reise fra Land. Derfor maa man for at undgaa denne Is sætte Kursen mod sydvest (fra Island nemlig,) og saa seile ind til Landet.

Mange er de, som har fundet sin Død ved at lukkes inde af Isen. Men de som kommer i denne Situation, siger Fatteren, opgiver sine store Skibe, og drager Smaabaadene op med sig paa Isen og søger paa denne Maade at naa Land.

Stundom ligger Havisen ganske rolig, stundom farer den afsted som det hurtigste Skib, og ligesaa ofte mod som med Vinden. Ved Siden deraf er der de saakaldte «Faldjøkler.» De er høie som Fjelde og blander sig aldrig med anden Is. Hermed menes egentlige Isbjerge). I dette Ishav er der utallige Arter Hvalfisk, Sæl og Hvolros, som alle nøiagtig beskrives.

«Kongespeilet» er som bekjendt skrevet i Form af en Samtale mellem Fader og Søn. Sønnen spørger og Faderen underviser. Nu spørger Sønnen om Grunden til, at Folk søger til Grønland. Dertil svarer Faderen: En Grund er Berømmelse. Thi det er Mandens Natur at fare did, hvor der er Udsigt til Livsfare og deraf blive berømt. En anden Grund er Nysgjerrighed, thi det er ogsaa Mandens Natur at undersøge de Ting, hvorom han har hørt, og vide om det er saa, som det er blevet ham sagt, eller ikke. Den tredie Grund er Lyst til Vinding.

Grønlænderne maa nemlig fra andre kjøbe Jern og alskens andre Nødvendighedsartikler. Men til Gjengjeld leverer de Sælskind, Reb af Hvalroshuder og Hvalrostænder, Ting, som man andetsteds ikke kan faa.

«Der boer faa Folk i Landet,» fortsætter Faderen. Thidebeboelige Strækninger er faa. Men de, som bor der er Kristne og har Kirker og Præster. Hvis det laa nær andre Lande, vilde

man kalde det Trediedalen af et Bispedømme, men nu har de sin egen Biskop paa Grund af den store Afstand fra andre Mennesker. Men hvis du spørger om hvad de lever af, saa har de ikke Sædekorn. (Ja Størsteparten af Folket har aldrig set Brød, siger han. Men det fortælles, at der paa Grønland er gode Græsgange og store og gode Gaarde. Thi Folk der har mange Faar og Kjør, og der kjernes meget Smør og Ost. Folk lever deraf, samt af al Slags Jagt paa Hval og Sæl, paa Ren og Bjørne.

Som vi ser, har «kongespeilet»s Forfatter havt gode Kundskaber om Grønland. Naturforholdene maa have været omtrent som i vore Dage. Der har været ikke saa lidet Kvæghold, men Jagt og Fiskeri maa have været Hovednæringsveiene. Befolkningen regner man til at have været opimod 10,000 Indbyggere. Vi kommer nu til et vanskeligere Spørgsmaal, nemlig om vore Forfædres geografiske Kundskaber om Grønland og deres Opdagelsesreiser langs Grønlands Kyster.

Den nyeste Tids Forskningsreiser har vistnok godtgjort at Grønland er en Ø, som ikke er landfast med det amerikanske Fastland. Indtil for ikke mange Aar siden var man dog af en anden Mening. Og den almindelige Antagelse i Middelalderen var vistnok ogsaa, at Grønland var landfast med andre Lande. Nærmest tænkte man sig, synes det, som om der fra det nordlige Russland strakte sig sammenhængende Lande helt til Grønland. Til denne Anskuelse slutter ogsaa «Kongespeilet»s Forfatter sig. «Faa kjender,» siger han, «Landest Størrelse, men alle anser det for et Fastland og sammenhængede med andre Fastland.

Thi man finder der en Mængde Dyr, som lever paa Fastland, men sjælden paa Øer, uden naar Folk flytter dem did.»

Især nævner han som Eksempel Rensdyr og Harer. Kun Isbjørnen regnes for et indfødt grønlandsk Dyr. «Kongespeilet»s Forfatter ved ogsaa at hele Grønlands Indre er bedækket af en sammenhængende Indlandsis. Han fortæller, at Folk ofte har besteget de høieste Fjelde for at se, om de kunde opdage nogen dyrkbar Strækning inde i Landet. «Men man har ikke fundet noget uden der, hvor Folk nu boer, og det er kun et lidet Stykke langs med selve Stranden.» Med



Hare på Nordaust-Grønland. Foto Ragnar Thorseth

andre Ord: de gamle Nordmænds Kjendskab til Grønland var omtrent den samme som vor Tids. Jeg skal i det følgende nærmere søge at vise dette.

Den nordiske Begyggelse paa Grønland i Middelalderen laa som nævnt, ligesom den nuværende paa Vestkysten, og strakte sig omtrent saa langt mod Nord som denne d. e. til Etablissementet Uppernivik (mellem 72 og 73 Grader n. Bredde.) Paa Østkysten boede kun en enkelt Nordmand, som var forvist fra Bygden paa Grund af sine Forbrydelser. Ellers streifede Eskimoerne frit omkring der. I det Hele var Østkysten ligesom i vore Dage mindre kjendt end Vestkysten. Men baade i Vest og Øst strakte de gamle Nordmænds geografiske Kundskaber sig næsten ligesaa langt mod nord, som vort Aarhundredes Opdagelsesreiser har udvidet vor Viden.

Østkysten blev først nærmere bekjendt ved den islandske Høvding Thorgils's Reise, hvorom der fortælles i Floamannasaga.

Thorgils var en ægte Vikingenatur. Sin Ungdom tilbragte han paa Krigstog til fjerne Lande. Som Mand vendte han tilbage til Island, satte Bo og giftede sig. Men efter 13 Aars Forløb vaagnede hans gamle Kjærlighed til Sjøen. Han besluttede at følge sin Ven Erik Rødes Indbydelse og drage til Grønland. Aar 1001 seiledede han du fra Faksefjorden paa Vestsiden af Island med Hustru, Barn, Venner, Undergivne, Trælle, og

Buskap. – Ialt var der omkring 40 Mand ombord – Paa Veien fik de Storm og Uveir og blev drivende paa Søen i hele tre Maaneder. Endelig forliste Skibet mellem Grønlands Jøkler i en Vig ved en sandet Strandbred fortæller Sagaen. «Skibet gik isønder i det øverste Rum. Dog reddes hele Mandskabet, Ladningen og Storbaaden. Skibets Forstavn drev sydover. Dette skede en Uge før Vinterens Begyndelse. Paa begge Sider af Fjorden var der store Isbjerge. De opførte nu en stor Hytte, som ved en Væg blev delt i to Rum. Hvert Folk boede i sit Rum, nemlig Thorgils og hans Mænd i det ene og hans Ven Jostein og dennes Følge i det andet. Det meste af deres Kvæg var omkommet, men lidt Mel havde de reddet. Mest levende de dog af Hval, Sælfangst og Fiskeri. Thorgils's Mænd opførte sig rolig og stille udover Vinteren; men Josteins var støiende og høirøstede.» Under disse frygtelige Forhold fødte Thorgils's Hustru en Søn. Ved Juletider kom der Pest (sandsynligvis Sjørbug) mellem de overvintrende, og Jostein og seks af hans Mænd døde.



*Isfjell på Nordaust-Grønland. Foto Ole Chr. Røren*

For de gjenlevendes opskeæmte Fantasi stillede det sig, som om de døde gik igjen og spøgte. Endelig blev det Sommer; men Isen laa der fremdeles og stængte; og de blev nødt til at overvinde endnu en Gang. Saa blev det Vaar igjen, og de begyndte at haabe paa at slippe bort. En Dag, da Veiret var godt, drog Thorgils og alle de frie Mænd op paa en høi Isbræ for at se, om ikke Isen var begyndt at løsne. Kun Thorgils's Hustru Thorey, hans lille Søn og Trællene var tilbage. Da de sent om Ettermiddagen kom

tilbage, var Baaden borte, og de saa hverken Folk eller Kister. Inde i Hytten fandt de Thorgils's Hustru liggende død. Trællene havde dræbt hende og var rømt med Baaden. For at skaffe Barnet Næring (det ser ut, som om Thoreys første Barn var dødt, og at hun Aaret efter har faaet et andet) skar Faderen Hul i sit eget Bryst. Først kom der Blod du, forteller Sagaen, siden en valleagtig Vædske, og han blev ved, indtil der kom Melk, hvorved Gutten kunde ernærtes (nyere Undersøgelser har vist, at dette ikke er umuligt.)

Ud paa Vaaren løsnede endelig Isen, og man kunde komme bort. Paa Eskimoernes Vis havde de istedenfor den tabte Baad gjort sig en Skindbaad. De havde ved sin Afreise været indestængte i over halvandet Aar. Sandsynligvis var Thorgils kommet til det endnu lidet kjendte Egedes Land mellem 69 og 70 Grader n. Br. Saa begyndte Reisen sydover. Men den første Sommer kom de ikke længre end til de saakaldte Sælør (sandsynligvis de nuværende Graabs Øer omkring 65 Gr. n. Br.) Her maate de igjen overvinde og drog først ved næste Sommers Begyndelse videre.

Kort efter mistede de en Nat sin Baad og blev meget fortvivlede. Heldigvis blev de dog hjulpne af denne Nød. Thi nogle Eskimoer, som havde taget Baaden bragte den igjen tilbage til samme sted. Her var de ogsaa saa heldige at fange en Isbjørn, som sprællede i en Isvaag og havde brukket Forbenene. De fik nu Madforsyning for længre Tid og roede videre langs Kysten. Endelig kom de langt du paa Høsten frem til Folk.

Det var en Nordmand ved Navn Rolf, som paa Grund af en Drabssag var blevet forvist fra Bygden og nu boede langt borte for sig selv. Her blev nu Thorgils og hans Kamerater Vinteren over. Næste Vaar seiledede de videre. Men uagtet der ikke indtraff noget Uheld, kom de først om Høsten frem til Bygden. Thorgils havde saaledes i hele 4 Aar opholdt sig paa Østsiden af Grønland. Beretningen om hans Færd nedover langs Kysten er en af de interessanteste Reiseskildringer fra gamle Dage. Vi hører der for første Gang om en Overvintring i Polarnatten med alle dens Rædsler. Og det Mod



Nordaust-Grønland i strålende vær. Foto Ragnar Thorseth

og den Ommtænksomhed, Thorgils viser, og den Maade, hvorpaa han forstaar at overvinde alle Vanskeligheder, kan fuldt stilles ved Siden af nyere Opdagelsesreisendes Storværker. Hvor beundringsværdig er det ikke for Eks., at han fandt paa at lave en Skindbaad, da Trællene var rømt bort med Skibsbaaden!

Lidt efter lidt fortsatte nu Opdagelserne paa Østkysten, om den end aldrig blev saa godt kjendt som Vestkysten. Dog kjendte ogsaa de gamle Nordmænd de vigtigste geografiske Punkter der. Først og fremst var det Jøkelen Hvidserk. Den laa nærmest Bygden, der hvor Landet bøiede mod Nord, og er det nuværende Kap Farvel, Grønlands Sydspis.

Længre mod Nord laa Hafhverf der beskrives som en farlig Malstrøm. Den er det nuværende Pursortuk omtr. 62 Gr. n. Br., et Sted som endnu den Dag i Dag er meget frygtet. Fjorten Dages Seillads fra Kysten kom man til Blaasæk eller

den «anden Jøkel,» som muligvis er den høie sneløse Isbræ, Dansken Graah i 1830 saa paa omrt. 61 Gr. n. Br. Længere mod Nord kom man til Finsboderne og Korsørerne (sandsynligvis ved Scoreby Sund 70 Gr. n. Br) og endnu fjerne laa den saakaldte «tredie Jøkel.» Længere kunde man ikke komme, men de Gamle. Stort videre har man heller ikke i vore Dage naaet paa Østkysten.

Endnu mere storartet er kanske de gamle Grønlændingers Opdagelser langs Grønlands Vestkyst. Ogsaa her har de stadig udvidet sine Kundskaber saa de tilslut ikke gav Nutidens Viden stort efter. Om disse Reiser langt mod Nord hører vi ikke blot af Sagaerne samstemmige Vidnesbyrd, men fra endnu sikrere Kilder.

Paa Øen Kingirtorsoak i Baffinsbugten paa omkr. 70 Gr. n. Br., omrent 5 Mil nordenfor det nordligste danske Etablissement Uppernivik, har man fundet en liden Runesten som var stukket ind i en af de tre Varder der paa Stedet. Indskriften maa efter Sproget at dømme være fra det 17de Aarhundrede og lyder saaledes: «Erling Sighvatssøn, Bjarne Thorssøn og Endride Oddsøn Lørdagen før Gagndag (d. e. 25. April) opførte disse Varder og ryddede.» Til Slutning staar der nogle ganske ulæselige Lønrunner. Den Ø, hvor Indskriften blev fundet, laa lige i Seilladsen for Hvalfangerne. Varderne er derfor sikkerlig reist for at tjene som Sømærke, og Grunden omkring den ryddet, for at de kunde ses saa meget des bedre. Indskriften er saa ridset for at minde om dette.

Forbi denne Ø drog, som nævnt, Grønlænderne hver Sommer for at drive Sæl- og Hvalfangst og hente Driftømmer, som fra Nordamerika og Sibiriens Skove endnu den Dag i Dag i Mængdevis føres nedover Baffinsbugten.

Det gamle Skrift «Hauksbøk» fra omkring 1310 forteller, at de grønlandske Storbønder hver Sommer sendte særskilt byggede Skibe der Nord til Norderseta (de nordlige Opholdssteder.) Der pleide man ogsaa at tilberede Tjære. Thi der var bedre Sælfangst end hjemme i Bygden. Det smelte Sælfedt blev

hældt ned i Skindbaade og hængte du i Vinden  
for at størkne; siden blev det tilberedt.

Disse Nordersetamænd havde sine Boder dels i Kroksfjordshede, dels i Greipar. Disse Reiser spillede en stor Rolle i Grønlandernes ensformige Liv. Det var Aarets store Begivenhed, naar Skibene om Vaaren seileden nordover, og naar de om Høsten vendte tilbage med rig Fangst og Fortællinger om alle Polarsommerens og Isørkenens Undre. Det før nævnte Nordersefadraapa besynger Færden til det høie Nord. Det samme gjør Digtene om Skjald Helge, Grønlands Lagmand, der levede paa Harald Haardraades Tid. De forteller om Skjald Helges Tog saa langt mod Nord, at han saa Nordstjernen saa langt i Syd (d. e., at han naaede Nordpolen!)

Skibet omtumledes paa Havet i det frygteligste Uveir, og tilslut blev Mandskabet saa forvivlet, at de paa hedensk Vis vilde stikke hverandre i hjel. Endelig fik de se et Land med Bræer og høie Fjelde, og skjønte, at de var ved Grønland, saa seiøede de med Syd og naaede lykkelig hjem.

Hvor laa nu disse Steder: Norderseta, Kroksfjordshede og Greipar? Norderseta indesluttede vistnok hele Strækningen fra Melvillebugten til Grønlands Nordspids ved Smith Sund og Kanes's Basin. Længere mod Nord laa Kroksfjord, sandsynligvis den nuværende Inglesfield Golf. Endnu nordligere var Greiper, der ogsaa kaldes Grønlands Bryggende eller Nordspids. Dette Sted maa vi vistnok søger ved Kanes Basin, hvor Grønland virkelig bøier mod Nord.

De gamle Grønlendere nøiede sig dog ikke hermed. Stedse videre mod Nord drev deres Videbegjærlighed dem.

Den mærkeligste af disse Reiserforegik i 1265 eller 66. Herom fortælles der i «Haukshøk»: «Denne Sommer kom der ogsaa Folk fra Norderseta, som havde faret længere nordpaa, end man forhen havde Tidende om.

De fandt ingen Merker af at Eskimoer havde opholdt sig der uden paa Kroksfjordshede. Derpaa afsendte Presterne paa Grønland et Skib nordefter for at lade undersøge, hvorledes det



*Blomster i Moskusoksefjorden, Nordaust-Grønland. Foto Audun Gaarden.*

stod til nordenfor den længst bortliggende Egn, de hidtil havde besøgt.

De seiledu fra Krokfjordshede, saa at Kysten kom den afsyne.

Siden kom Søndervind og Taage mod den, og de maatte lade Skibet gaa for Vinden, men da det igjen blev lyst, saa de mange Øer og alskens Fangst, baade Sæl og Hvaler og en Mængde Bjørne. De kom lige ind i Havbotnen, og da kom hele Landet dem afsyne, baade den sydlige Kyststrækning og Jøklerne. Men sønderfor dem var der ogsaa Jøkler, saalangt de kunde se.

De fandt også nogle gamle Spor efter Skrællinger, d. e. Eskimoer, men de turde ikke gaa iland paa Grund af Bjørnene. Siden seiledede de tilbage i tre Dage og saa Spor efter Skrællinger, da de kom til Snefjeld. Derpaa seiledede de sydover til Kroksfjordshede, en stor Dagsroning Jakobsmessedag. Det frøs om Nætterne, men Solen skinnede baade Nat og Dag, og var ikke høiere, naar den stod i Syd, end at, naar en Mand lagde sig paatvers i en seksaaret Baad udstrakt mod Rællingen, saa traf Skyggen af det Bord, som var nærmest mod Solen, lige i Ansigtet paa ham, men ved Midnat var den saa høi som hjemme i Bygden, naar den staar i Nordvest.

Efter denne Angivelse er det umuligt nøiagtig at angive Kroksfjordhedens Beliggebhed. Men den synes omrent at passe til Kroksfjord som den nuværende Inglesfield Golf.



*Stemningsbilde fra Moskusoksefjorden, Nordaust-Grønland. Foto Ole Chr. Røren.*

Denne mærkelige Opdagelsereise lader sig saa nogenlunde geografisk bestemme. Skibet seiledes du fra Kroksfjordshede, saa at det tabte Landet af Syne, siges der. De kan med andre Ord ikke have fulgt Grønlands Kyst, men maa være seilet du paa Havet – mod Vest. Siden traf de Søndenvind og blev drivende, indtil de fik se en Mængde Øer. Et Blik paa Kartet vil straks overbevise os om, at Skibet maa have seilet over Baffinsbugten gjennem Jones Sund til de mange Øer nordfor det amerikanske Fastland, de saakaldte Parryøer. Paa denne Reise blev altsaa Nord Amerikas Polarlande for første Gang besøgt.

De Reiser og Opdagelser, jeg her har omtalt, er bare de faa, Mindet har bevaret. Mange er de, som forlængst er glemte, men vi kan ikke noksom beundre vore Forfædre, som trodsede Havets Storme og stængende Is, og drevne, ikke blot af Lyst til Vinding, men endnu mere af Trang til stedse større Viden, vovede sig længre og længere mod Nord, til Egne, som først den nyere Tid har naaet at udforske.

De gamle Nordmænd kan i Mod, i Snarraadighed, i Forskerbegavelse fuldt maale sig med Nutidens største Opdagelsesreisende. Ja

Middelalderens Nordmænd er de eneste Polarforskere før dette Aarhundrede. Naar disse Opdagelser alligevel ikke har faaet Udbytte for Kulturen, saa skyldes dette ikke de gamle Grønlændinger selv, men de norske Kongers ueheldige Handels-politik. Kun det kongelige Handelsskib fik Lov at seile til Grønland med Varer, efter at dette i 1261 var kommet under Norge. I Begyndelsen var det eb Gang om Aaret, men

siden blev det sjeldnere og sjeldnere. Og især efter den Sorte Død kunde der mindst 10 Aar mellem hvert Skib, som afgik til Grønland.

Kolonien blev udestængt fra al Forbindelse med Udenverdenen og kom i den mest hjælpeløse og ynkellige Forfatning. Fædriften forfalldt, og Befolkningen blev nødt til mere og mere at antage Eskimoernes Levevis og Sæder. Eskimoerne selv, som lige siden Nordmændenes Ankomst havde boet i Grønlands nordligste og utilgjængeligste Egne, trængte ved Midten af det 14de Aarhundrede mod Syd. Først blev Vestbygden, som var den fattigste og mest hjælpeløse, i 1340-Aarene overfaldt af Eskimoerne og Befolkningen der dels udryddet, dels eskimoeeret.

Østbygden, som var meget rigere, holdt sig længere. Men tilslut ophørte al Forbindelse med Norge.

Og i Begyndelsen af det 15de Aarhundrede gik den norske Koloni paa Grønland tilgrunde. Grønlands Navn forsvandt fra Historien, og der maatte Aarhundreder til, før den tabte Kundskab kunde vindes tilbage.

## Ny utgåve: **NORDØSTGRØNLAND 1908-60** Fangstmandsperioden – og dens spor i dag.

Det er snart 60 år sidan den siste fangstmann forlét Nordaust-Grønland. Etter eit halvt år hundre var det slutt på ei spanande epoke, der norske og danske fangstmenn hadde sitt daglege virke på Grønlands austkyst. Fangstmennene forsvann, men etterlet seg varige spor, som enno finnes. Meir enn 300 fangststasjonar og hytter, spreidd ut over området frå Mestervik til Danmarks Havn.

Etter sju års forsking og over 100 spanande intervju i Norge og Danmark, og om lag 1000 brev, lukkast Peter Schmidt Mikkelsen i 1994 å gje ut boka «NordøstGrønland 1908-60. Fangstmandsperioden». (Dansk Polarcenter).

Det er no 25 år sidan boka kom ut, og har vore utseld i mange år. I mellomtida har det skjedd mykje på Nordaust-Grønland, også med dei gamle fangsthytte. Mange nye opplysningar har kome til. Hyttene har blitt oppmålt, fotografert og GPS merka av nonprofit organisasjonen NANOK. Meir enn 50 hytter er dessutan restaurert av NANOK, også med mange norske deltakrar. Dette har også resultert i at mange av dei gamle hyttene i stadig større grad i dag vert nytta av sledepatruljen Sirius, av turistar og av forskarar.

Alt dette har resultert til at forfattar Peter Schmidt Mikkelsen bestemte seg for å gje ut ei ny og revidert dansk utgåve av boka om fangstmannsperioden. Strukturen i boka er om lag som i første utgåve, men innhaldet er vesentleg utvida, bl.a. med dei seinare års NANOK aktivitet, og mange fleire foto er kome med, både nye og historiske. Dette resulterer i at den nye utgåva har blitt 50% større i sidetal enn førsteutgåva. Det er også 1.100 foto i den nye utgåva, nesten tre gongar meir enn i den første. På bakgrunn av dette har den nye utgåva også ein utvida undertittel, «Fangstmandsperioden – og dens spor i dag».

Boka er eit fantastisk dokument og oppslagsverk over aktiviteten på Nordaust-Grønland, og den

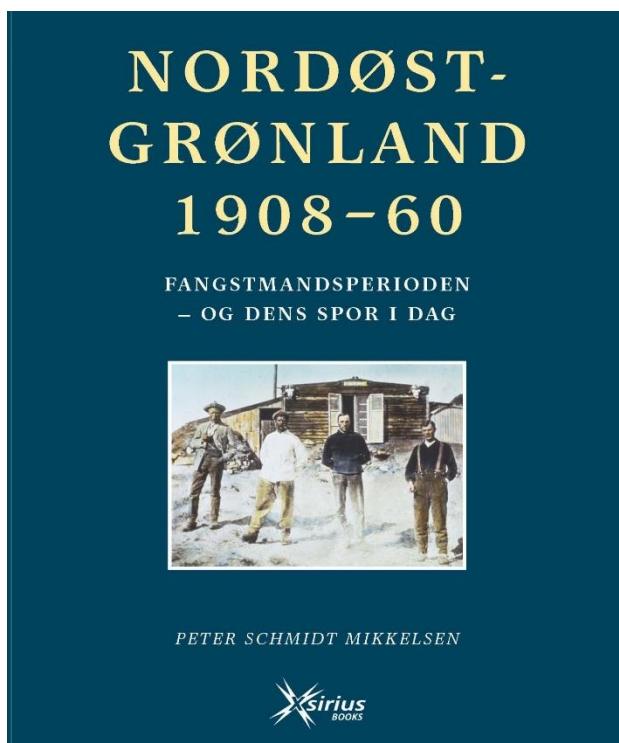


Peter Schmidt Mikkelsen

har vore utseld og sakna lenge. Boka er på 592 side og inneholder også eit register med over 2500 oppslagsord.

Boka kan kjøpast på Ishavsmuseet eller bestillast på Ishavsmuseet sin nettbutikk: [www.ishavsmuseet.no/nettbutikk](http://www.ishavsmuseet.no/nettbutikk)

Boka vil ikkje kome for vanleg sal i norske bokhandlarar.





## Ishavsmuseet Aarvak og Norsk Polarinstitutt med samarbeid

Både Norsk Polarinstitutt og Ishavsmuseet har på sine nettsider liggande ei database med opplysningar om båtar som har drive fangst i polare områder. Databasen til Norsk Polarinstitutt er utarbeida av Kjell G. Kjær og den heiter: Kjell-G. Kjær's register of Arctic vessels, og ein kan finne den på: <https://data.npolar.no/vessel/>

Databasen som Kjær har utarbeida er imponerande og inneheld historia om 1483 skip, bygd før 1940, og som har segla på ishavet. Kjell Kjær seier at han starta med å opprette basen i 1993, og i 2010 vart den overteken av Norsk Polarinstitutt etter å ha vore til evaluering hjå ei gruppe historikarar ved Universitetet i Tromsø.

Basen er først og fremst eit referansearbeid. Det vil seie at med historiene om skutene følgjer ei kjeldehenvisning til kvar informasjonen er henta i frå.

Kjær fortel at han hadde sin første tur til Ishavsmuseet i Brandal sannsynlegvis i 1995. Han jobba då i Norsk Hydro der han hadde opplæring og sal av medisinske gassar. Kjær reiste mykje, både innlands og i utlandet. På fritida oppsøkte han museum, arkiv etc. der han kunne finne informasjon.

Eg hadde eit godt samarbeide med Landmark senior og Magnus Sefland som eg første gang møtte på Ishavsmuseet, seier Kjell Kjær. Basen blir i dag nytta ikkje berre blant polarentusiastar og historikarar, men også av enkeltpersonar som driv slektsgranskning.

Kjell G. Kjær seier at han er veldig glad for at vi no har fått til dette samarbeide mellom Ishavsmuseet i Brandal og Norsk Polarinstitutt.

Databasen til Ishavsmuseet er noko meir beskjeden med om lag 1000 båtar mindre. Her ligg det også mykje informasjon som enno ikkje er kome inn i basen. Nye båtar og nye opplysningar og foto kjem stadig til, men grunna ressursmangel er dette dessverre eit arbeid som ikkje går fort. Arbeidet med databasen vil fortsette i mange år enno, ein kjem stadig over nye opplysningar og nye foto av alle skutene. Basen til Ishavsmuseet er i hovudsak utarbeida av Magnus Sefland og er å finne på: [www.ishavsmuseet.no/skutekatalog](http://www.ishavsmuseet.no/skutekatalog)

Også på Ishavsmuseet er vi glade for dette samarbeidet som i første rekke går ut på utveksling av informasjon og foto.

Både Kjell Kjær og Ishavsmuseet er takksame for attendemelding frå lesarane av Isflaket om dei skulle finne feil i dei to databasane. Attendemelding kan gjevast til Ishavsmuseet som vil formidle dette til rett base.

### Nytt anlegg for brannvarsling montert

Rett før sommarsesongen starta fekk Ishavsmuseet ferdig montert eit helt nytt brannvarslingsanlegg knytt opp mot 110 sentral. Det gamle anlegget frå 1999 helt ikkje lenger mål og hadde ikkje følgt alle utbyggingane som museet har vore gjennom dei siste åra. Nye tilbygg har kome til og nye rom har vore bygde om, utvida eller sette opp nye. Det nye anlegget har detektorar i alle rom på museet, frå det minste kott til den største sal.

Det nye anlegget er levert av Hareid Group og er finansiert med støtte frå Sparebanken Møre og Oslo Maritime Stiftelse. Stor takk til dei begge for velviljen dei har vist til dette, og andre prosjekt ved Ishavsmuseet.

Den trufaste dognadsarbeidaren Ståle Johansen har også gjort ein enorm innsats med å legge kabel på kryss og tvers gjennom heile museet til alle detektorane. Eit svært arbeid som var ein stor besparelse for museet.



Sparebanken  
Møre

# Nærleik. Lokalkunnskap. Personleg kontakt.

**Derfor er vi tilstades på  
Hareid og vil ha deg som  
kunde.**



Melinda Skeide  
Banksjef  
416 65 873  
[melinda.skeide@sbm.no](mailto:melinda.skeide@sbm.no)



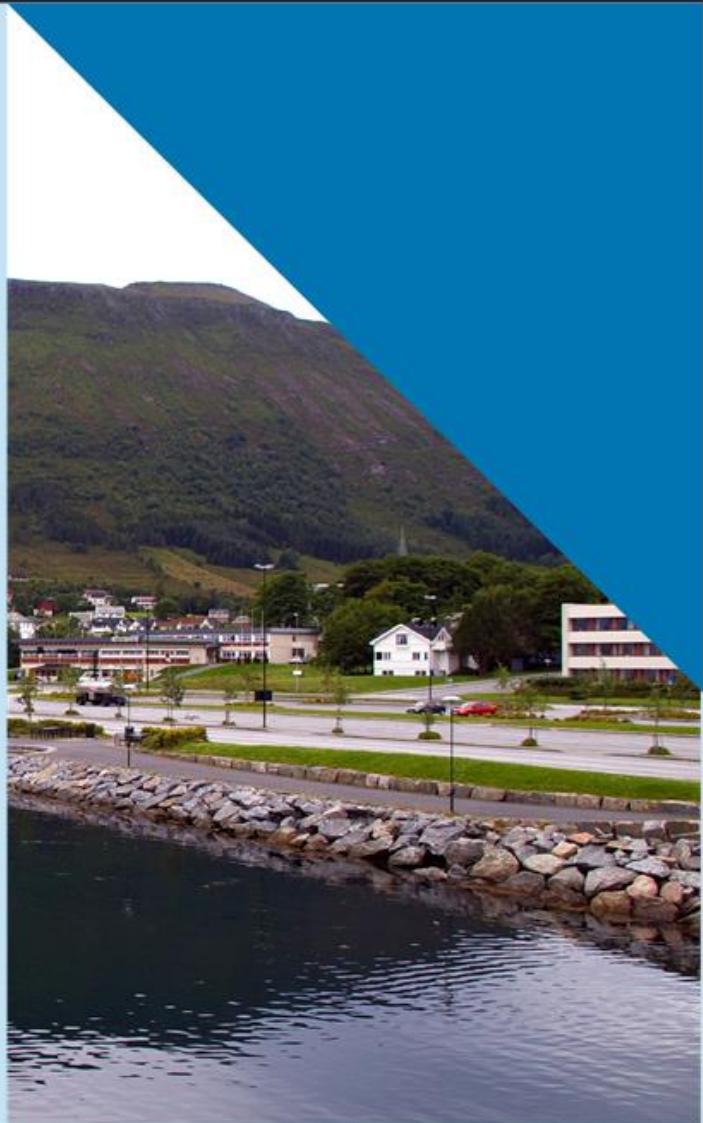
Turid F. Leknesund  
Autorisert finansiell rådgiver  
915 87 894  
[turid.leknesund@sbm.no](mailto:turid.leknesund@sbm.no)



Solgunn Røyset Almedal  
Autorisert finansiell rådgiver  
901 49 018  
[solgunnroyset.almedal@sbm.no](mailto:solgunnroyset.almedal@sbm.no)



Sølvi Anita Rekkedal  
Autorisert finansiell rådgiver  
415 64 735  
[solvi.rekkedal@sbm.no](mailto:solvi.rekkedal@sbm.no)



**B**

Returadresse:  
Ishavsmuseet  
6062 Brandal

**Porto Betalt P.P**  
**Avtale 617108/7**

# Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



## Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

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

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



**coop**

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hordaland, Stord, Stavanger, Fjell, Fjell, Søgne, Røde, Raudeberg, Selje, Lavastad, Olden, Sæbø, Vindafjord, Sandnes, Larvik, Gjerdrum, Moldestranda, Leikong, Tjørnåg, Ose, og Åkrem.

## Meir enn berre polarolje

Besök nettbutikken  
[www.polargodt.no](http://www.polargodt.no)

### Polarolje for hund

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

- Behandling av ørisme, stive ledd
- Behandling av seneskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



**kr 180,-**

### Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L  
Spesielt gode resultatar for:  

- Behandling av ørisme, stive ledd
- Behandling av seneskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tjukk pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene

**kr 644,-**

### Polarsalve

Naturens egen balsam.  
Spesielt gode resultatar for:  

- Problemløs
- Bleieutslitt
- Eksem
- Psonasj



**kr 100,-**

### Pute

– Arctic White 40x40  
Eksklusiv pute  
– i ekte arktisk pels



**kr 1699,-**

### Pute

– Arctic White 40x70  
Eksklusiv skinn  
– i ekte arktisk pels



**kr 2196,-**

### Selskinn

Eksklusiv skinn  
– i ekte arktisk pels



**frå kr 900,-**

### Bilpute

– Arctic Grey 20x30  
Kraftig strikk for festing rundt setryggen



**kr 679,-**

