

ISFLAKET



Organ for Ishavsmuseets Venner
Nr. 3/2007 oktober 9. årgang, kr. 40,-



I denne utgåva av Isflaket:

Polarquest – skuta, bakgrunn og lagnad.
I Vesterisen med Brandal 1967
Frå bokhylla – Dagbok av Adolf Brandal
Stubbar
Frå ruffen
En god og lite kjent polarhistorie

Skuter som forliste – Jopeter
Nytt frå Ishavsmuseet
Melding frå Venneforeininga
Ei omvising med overrasking
Frå arkivet – Kristoffer Marø
Han pappa har fått lus.

ISFLAKET

Redaksjon:

Redaktør Finn Sindre Eliassen, e-post finn.sindre.eliasen@alesund.folkebibl.no

Webjørn Landmark, e-post ishav@frisurf.no

Havtor Hofset

På vrakleiting på Island

I dette nummeret har vi med ein ny fast spalte med namnet *Frå ruffen*. Førstemann ut er Johannes Alme som var den første redaktøren i Isflaket. Som namnet på spalten fortel, er det tanken at dette skal vere ein arena der skribentane kan og skal ta bladet frå munnen om det som opptek dei om Ishavsmuseet eller andre ting innafor bladet sitt emneområde.

Hovudartikkelen denne gongen er skriven av Magnus Sefland og handlar om ein tur til Island i sommar. Dei som fór vestover var – utanom Sefland sjølv – Tore Topp og Alester Hansen. Føremålet med reisa var å prøve å finne restar etter vraket av ishavsskuta «Polarquest» av Tomsø som forliste ved sørkysten av Island i 1957. Karane vart godt mottekne på Island, men vi skal ikkje røpe her på denne plassen noko om kva dei fann.

I serien *Skuter som forliste* er vi komne til forliset til skuta *Jopeter* i Stretet i 4. juli 1932.

Den 24. juni 1906 seilte ekspedisjonsskipet *Danmark* med Danmark-Ekspeditionen 1906-08 under leiing av Ludvig Mylius-Erichsen frå København med kurs mot Nordaust-Grønland for å kartlegge området som enno var ein kvit og ukjend flekk på kartet. Ivar Ytreland i Drøbak har skrive ein artikkel om dette hundreårsminnet.

Johannes Alme har intervjuar Trygve Holm om ein fangstur til Vesterisen med *Brandal* i 1967. Holm hadde i alt ni turar i Vesterisen, men fortel at han andre år aldri var i nærleiken av dramatikken dette året der nestenkatastrofene stod i kø.

I den faste spalten *Frå Bokhylla* er det Adolf Brandal si dagbok frå overvintringa på Nordaust-Grønland 1908-09 som er omtalt. Det er ei velskriven bok som mange veit om. Men det er uvisst kor mange som har lese henne.

Voldingen Rolf O. Klepp har skrive ein humoristisk artikkel om luseplaga som stundom heimsøkte ishavsskutene.

I *Frå arkivet* har vi ein artikkel om den kjende skipperen Kristoffer Marø.; skriven for mange år sidan av Martin Karlsen.

Medan han låg på Hallehytta i Moskusoksefjorden ein stormfull vinterdag i 1948, skreiv fangstmann Trygve Havoll (1915-92) ei fangstmannsvise som vi har glede av å ta med i bladet. Visa er skriven ned av Ivar Ytreland.

Elles har vi med diverse småstoff som stubbar, nytt frå Ishavsmuseet og Venneforeininga og om ei omvising på Ishavsmuseet som tok ei uventa vending.

Vi takkar alle som skriv for Isflaket; vi helser god haust til dei og til lesarane våre. Vi vonar at også dette nummeret inneheld interessant lesestoff.

Brandal 12.10.07 Helsing Finn Sindre Eliassen, redaktør.

Isflaket er laga på maskinutstyr levert av



Tlf: 70158020 Faks: 70158030

Styret i Ishavsmuseets Venner:

Ole Christen Røren - formann, Margit Skeide, Tor Riise – kasserar,
Peter Josvald Brandal, Jan Bigset, Oddfrid Kleppe, Roger Korsnes.
Isflaket: Finn Sindre Eliassen, Havtor Hofset og Webjørn Landmark
Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL - <http://home.no.net/ishavsmv>

Ishavsmuseets Venner, 6062 BRANDAL

Polarquest.

Om skuta, bakgrunnen og lagnaden

Av Magnus Sefland

'Tre norske skutenostalgikarar på vrakleiting på Island - ved ein av dei' kunne kanskje ha vore tittel på denne framstillinga. Vi tre - Tore Topp, Alester Hansen og eg - reiste til Island for å prøve å finne restar etter vraket av ishavsskuta *Polarquest* av Tromsø. Skuta forliste ved sørkysten av Island i 1957. Vi vart langt betre mottekne enn vi kunne vente, og med god hjelp fann vi meir enn vi kunne håpe på.

Malula

I oppgangstidene under første verdskrig var det optimisme også innan ishavsnæringane, og det vart bygt mange ishavsskuter. Skipsbyggjar Knut K. Skaala i Rosendal bygde ei ishavsskute for eit foretak i Espevær i Hordaland der Berner Garvik og Mikhail Sergejevitsj Rostchakowsky var sentrale aktørar. Rostchakowsky var ein russisk godseigar, marineoffiser og diplomat som hadde flykta frå heimlandet i samband med revolusjonen i 1917. Ishavsskuta vart levert i 1918 og fekk det russisk klingande namnet *Malula* - oppkalla etter dotter til Rostchakowsky (Buvik: personleg fråsegn).

Foretaket i Espevær dreiv ishavsdrift, men etter kort tid gjekk skuta over til andre eigarar i Haugesunds-området. Etter at den økonomiske krisa spissa seg til rundt 1930, vart *Malula* seld til P/R Selis i Tromsø i 1932 (Schjelderup-arkivet).

Schjelderup Sælfangsrederi

I foretaket P/R Selis var handelshuset Austad i Tromsø og handelshuset Schjelderup på Skånland i Bodin blant deltakarane. Ved eigarskiftet fekk *Malula* namnet *Selis* og vart registrert i Tromsø.

Ved kjøpet av *Selis* i 1932 åtte Schjelderup Sælfangstrederi den legendariske skuta *Quest*. Tidlegare var *Quest* ekspedisjonsfartøy for ein av Ernest Shackleton sine Antarktiske ekspedisjonar. Etter at *Quest* vart innkjøpt til Schjelderup-reiarlaget var Ludolf Schjelderup fast skipper på skuta.

Både *Quest* og *Selis* var på årlege fangstturar til Kvitsjøen og Vestisen, frå slutten av 1930-talet også til Newfoundland. I tillegg kom diverse ekspedisjonsoppdrag, særleg for *Quest*.

I ei årrekke var Ludolf Schjelderup skipper på *Quest*, medan Ingvar Johannessén - med tilnamnet 'Snusen' - førte *Selis*. I slutten av 1930-åra hadde Ludolf med seg syskenbarnet Albert Hansen frå Tverlandet som ein av skyttarane på *Quest*. (Topp: notat; personleg fråsegn).

Operasjon Fritham

I april 1940 var både *Quest* og *Selis* i fangst ved Newfoundland. Etter den tyske okkupasjonen av Norge vart begge skutene omfatta av Nortraship og kom i alliert krigsteneste. Begge skutene deltok i transport ved utbygginga av basane på Labrador, Baffin Land og Grønland som vart støttepunkt i den nordlege luftkorridoren mellom Nord-Amerika og Storbritannia (Forbes 1953).

Tidleg under andre verdskrig vart alle sivile på Svalbard evakuert. Den seinare utviklinga i krigen gjorde det ønskjeleg å landsette ein norsk styrke på Svalbard, blant anna for å ta vare på gruveanlegga. Til dette vart det rusta ut ein ekspedisjon i Skottland i mai 1942. Ekspedisjonen fekk kodenamnet Operasjon Fritham og gjekk med isbrytaren *Isbjørn* og ishavsskuta *Selis*.

Eigentleg skulle *Quest* ha gjort teneste under ekspedisjonen. Men fordi *Quest* fekk ein maskinskade på eit keiveleg tidspunkt, vart *Selis* sett inn i staden. Styrmann Albert Hansen vart samtidig overført frå *Quest* til *Selis* i høve ekspedisjonen (Alester Hansen; Kjær: personleg fråsegn). Skipper på *Selis* var som vanleg Ingvard Johannessen.

Isbjørn og *Selis* gjekk frå Greenock i Skottland til Akureyri på Island. Der tok fartøya om bord hundar, hundesledar og ein hundekøyrar. Frå Akureyri sette fartøya kursen for Barentsburg på Svalbard. Då fartøya var på veg gjennom isen inn til Barentsburg, dukka det opp ei gruppe tyske bombefly. *Isbjørn* vart bomba og sokk med ein gong. *Selis* vart skoten i brann, og det meste av skuta brann ut før vraket sokk. I alt omkom 15 mann i sjølve trefninga eller som følgje av skader dei fekk i trefninga (Steen 1960; Lund 1990).

Både skipper Ingvard Johannessen og styrmann Albert Hansen kom uskadd frå trefninga. Dei kom seg tilbake til Storbritannia, truleg på eit britisk marinefartøy. Albert Hansen gjekk inn i den norske marinen og vart stasjonert i Skottland. Han gjorde teneste på ein MTB og fekk grad av fenrik. Båten patruljerte i farvatna mellom Skottland og Shetland og over til norskekysten. I Skottland fann Albert også Jemima, som han gifte seg med (Alester Hansen: personleg fråsegn).

Søviknes Verft A/S

I dei fem krigsåra var det selfangst berre på Newfoundlands-feltet. Selbestandane fekk høve til å vekse seg store. Etter krigen var det stor trong for det meste, også ishavsprodukt. Tanken om å fornye fangstflåten ved bygging av stålskuter var framme allereie før krigen (Nordanger 1980). Eigarselskapet bak den krigsforliste *Selis* bestemte seg for å byggje nytt fartøy som erstatning for den tapte skuta.

I tråd med tankane i tida var det meininga at den nye skuta skulle byggjast i stål. I Norge var det mangel på både byggjekapasitet og byggjemateriale. Derfor tok reiarane kontakt med verftet James Lamont Shipyard Ltd. i Port Glasgow i Skottland. Det viste seg å vere akkurat litt for seint. Kort tid i førevegen hadde verftet skrive kontrakt med Martin Karlsen med fleire frå Brandal om bygging av ei ishavsskute som ville bli den første ishavsskute av stål i Norge (Schjelderup-arkivet). Skuta det gjaldt, var *Polarstar*, og ho vart levert hausten 1948.

Dette var naturleg nok ein strek i rekninga for sameiget Austad i Tromsø og Schjelderup i Bodin. Dei hadde satsa stort ved at dei i tillegg til nybygging også gjennomførte ei stor ombygging og renovering av *Quest*. Ombygginga av *Quest* vart utført ved Gravdal Skipsbyggeri i Sunde i Sunnhordland. *Quest* sin særeigne dampkutterfasongen forsvann. Etter ombygginga framstod *Quest* i ein moderne kryssarfasong (Schjelderup-arkivet).

Etter ein del omvurderingar vart det til at Søviknes Verft A/S fekk oppdraget med å byggje den nye skuta. Skipsbyggeriet starta i Brattvåg i Haram kommune i 1916. I 1946 flytte skipsbyggeriet til Søvik, som dengong tilhørde Borgund kommune. Eitt av dei første noko større oppdraga for verkstaden etter flyttinga var reparasjon og ombygging av fiskebåten *Arthur* i 1947. Båten hørde heime i bygda og vart under andre verdskrig kjend som ein av båtane til Shetlandsgjengen. I teneste for Shetlandsgjengen var *Arthur* med i jakta på slagskipet *Tirpitz*. Like etter renoveringa av *Arthur* kom bygginga av *Polarquest*, eit endå større oppdrag (Rørhus 2004).

Med dei vanskane det var med både kapasitet og byggjetilfang, vart den nye skuta bygt av tre. Nybygget overgjeikk det meste av det som var bygt av ishavsskuter av tre tidlegare. Olav Flåen, som var smed ved verkstaden, har fortalt følgjande: ' --- Smedyrket var hardt --- Det verste var likevel då vi bygde ishavsskuta 'Polarquest'. Då vi var ferdig med den i 1949 sa eg: 'Skal vi bygge fleire slike skuter, sluttar eg!' Alt var så stort og tungt på denne. Både boltar og beslag skulle vere større og sterkare enn det var på ein vanleg fiskebåt. Alt dette

skulle i avelen (der oppvarminga vart gjort) og smiast --- Det vart sagt at det til 'Polarquest' gjekk med like mykje trematerial som ein ville bruke til å bygge 18 vanlege hus ---' (Rørhus 2004).

Ein heil del leveransar og oppdrag i samband med nybygget vart utført av verksemder i Haram, Borgund og Ålesund, blant desse var propellanlegg frå Liaaen, balanserer frå Møre Mek. Verksted, dekksvinsj frå Hydraulik A/S, kompressorar frå Sperre MV og elektrisk anlegg frå Brattvåg Elektro A/S (Schjelderup-arkivet).

Etter som den nye skuta skulle erstatte den gamle, krigsforliste *Selis*, vart nyeskuta tiltenkt namnet *Selis*. Nybygget hadde dette namnet så lenge at det vart registrert i ein del dokument. Men i løpet av byggjeperioden kom sameiget fram til at dei heller ville knyte namnet til den gamle, legendariske *Quest* - skuta som i mange år utgjorde stammen i Schjelderup-reiarlaget. Derfor vart namnet på den nye skuta fastsett til *Polarquest* (Schjelderup-arkivet).

På kort tid hadde Ludolf Schjelderup to omfattande skipsbyggingsprosjekt på to ulike stader i landet. Bolkevis leigde han hus både i Sunnhordland og i Eidsvik på Sunnmøre og hadde familien med, medan han følgde med i byggjearbeidet på skutene. Det er ukjent korleis Schjelderup reiste i det daglege mellom Eidsvik og Søvik. I slutten av 1940-åra var det framleis dårleg med landverts samband både nordover mot Brattvåg og austover mot Vatne (Rørhus 2004). Mest truleg nytta Schjelderup ei eller anna form for båtskyss.

I dei bolkanne Schjelderup sjølv ikkje var til stades ved Søviknes Verft A/S, hadde han ein svært røynd skipperkollega som sin bygginspektør ved Søviknes, nemleg Johan P. K. Olsen frå Ålesund - mangeårig skipper på *Veslekari*. Ved avslutninga av byggjeoppdraget var både verftet og eigarane av den nye skuta godt fornøgde med samarbeidet (Schjelderup-arkivet).

Schjelderup fekk bygt fire fangstbåtar hos Rasmus Eidseflot i Bjørkedalen i Volda - to til *Quest* og to til *Polarquest*. Desse båtene vart utstyrt med Sabb-motorar på 4-5 hestekrefter. I samband med oppdraget besøkte Schjelderup Bjørkedalen og overnatta hos Eidseflot (Schjelderups dagbok; O. Eidseflot: personleg fråsegn).

Polarquest vart levert frå Søviknes Verft A/S i 1949. Skuta hadde måla 128 x 29 x 14 fot / 330 bruttoregistertonn. Spanta var av eik, fasthuda mest truleg av furu. Ishuda var av greenheart og eik. Tømmeret til nybygg henta Søviknes så langt råd frå skog i distriktet (Rørhus 2004).

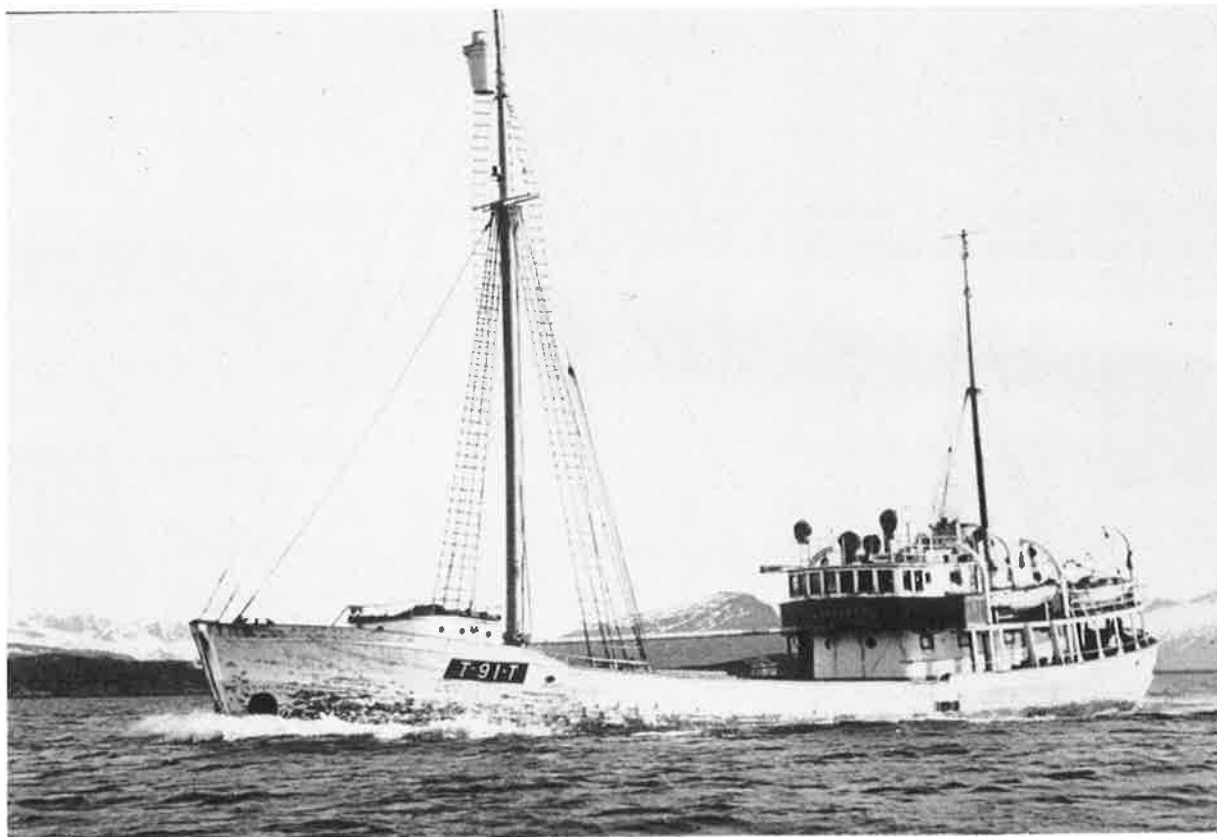
Polarquest gjekk for å vere det største og mest sterkbygde trefartøy som var bygt i Norge etter andre verdskrig. Til framdrift hadde skuta ein dieselmotor av fabrikatet Crossley på 600 bremsehestekrefter. Også dei to hjelpemotorane var av fabrikatet Crossley (Schjelderup-arkivet). Maskinsjef Egil Pettersen har fortalt at *Polarquest* var ein god sjøbåt (Kristiansen 2000). I ishavsmiljøet vart *Polarquest* rekna som ei framifrå ishavsskute (A. Brandal: personleg fråsegn).

Drift av *Polarquest*

Ludolf Schjelderup gjekk sjølv om bord i nyeskuta som skipper og hadde med seg Albert Hansen som styrmann og førsteskyttar. Schjelderup overlet til andre å føre den gamle, men renoverte *Quest*. Ein av dei som førte *Quest* i ny utgåve, var veteranen frå gamle *Selis*, Ingvard Johannessen (Schjelderup-arkivet).

Polarquest vart levert i 1949 og forliste i 1957. Skuta eksisterte med det i mykje godt same tidsrom som *Polarbjørn* (nr 2) av Brandal. *Polarquest* gjekk ikkje nokon gong gjennom noko større ombygging. Men allereie i 1952 arbeidde reiarlaget med planer om montere ein sterkare hovudmotor. Planen var å setje inn i skuta ein MAN-motor på 1200 hk. Det var ein

motor av den typen som var vanleg i tyske ubåtar under andre verdskrig. Etter krigen vart slike MAN-motorar montert i ei rekkje fartøy til sivilt bruk, også i ein del av dei større ishavsskutene. Motorfabrikken i Tyskland leverte planer og teikningar. Men reiarlaget måtte legge planane til sides fordi MAN-motorane var så høge at det vart for liten plass mellom motorfundamentet og dekkshjelkane i maskinrommet (Schjelderup-arkivet).



Polarquest Foto: Tore W. Topp

Polarquest var på årlege fangstturar til Newfoundland. Elles låg skuta mykje i opplag i Hopen ved Tverlandet - så mykje at ein kan undrast litt over om det ikkje fanst sysselsetjing for skuta og mannskapet utanom fangstturane. Men skuta gjorde mange gode turar til fangstfeltet ved Newfoundland (Kristiansen 2000; Topp: personleg fråsegn). Skuta gjorde fleire sommarturar til Davisstretet, Baffinbukta og farvatna rundt etter kvalross. I 1951 gjorde skuta ein stortur og tok omlag 1250 kvalross på tre månader, den største fangst i sitt slag til då. Det vart sagt at den turen var medverkande årsak til at kvalrossen vart totalfreda frå og med 1952 (Hansen: personleg fråsegn). I 1956 gjorde *Polarquest* ein stortur på ordinær selfangst ved Newfoundland - 22 000 dyr. Det gav ein lott på 13 600 kroner. I 2006 tilsvarte den summen om lag 152 500 kroner (nettstad; Kjær: personleg fråsegn).

Forliset

Polarquest var i slutten av februar 1957 på veg til ny fangstsesong på feltet ved Newfoundland. Skuta skulle passere sørkysten av Island på veg vestover. Ved sørkysten av Island kom skuta av ein eller annan grunn ut av kurs. Skuta forliste ved grunnstøyting på Medallandssandur på Sør-Island.

På Medallandssandur er det ei langgrunn sandstrand. Strandsona er ei brei sanddyne der vinden stadig arbeider med sanden og lagar endringar i kystprofilen. Innanfor sandbeltet er eit breitt belte med jordbruksland, der det er gardar og busetnad. Jordbrukslandet er tynt

folkesett, og det er langt mellom husa og gardsbruka. Innanfor der igjen er eit stort område med mosegrodd lavastein - på islandsk kalla 'eldhraun'. Først innanfor dette beltet stig terrenget mot fjella - med vulkanar og jøklar. Strandsletta når berre få meter over havet og er flat, nesten som prærien (Eigne observasjonar).

På denne kyststrekninga har mange fartøy gått på grunn og forlist. Berre nokre veker etter *Polarquest*-forliset forliste ein belgisk trålar på liknande måte. Trålararen var ferdig lasta og seig rundt i farvatnet medan mannskapet gjorde sjøklart for å gå frå feltet. Navigatørane ensa ikkje faren. Dei såg på radaren eit fartøy lengre inne mot kysten og kjende seg trygge. Det dei ikkje visste, var at fartøyet som dei såg på radaren, var *Polarquest* og at den skuta stod på land for godt. Dermed forliste også trålararen på sandstranda. Forlisa i området har vore så mange at strekninga blir nemnd som ein skipskyrkjegard. Det har vorte sagt at på den 40-50 kilometer lange sandstranda skal det i løpet av hundre år ha forlist 103 fartøy (Fleire informantar på Medallandssandur).

Alle frå *Polarquest* vart berga og ingen kom alvorleg til skade under forliset. I 1950-åra hadde folket på Medallandssandur ei lokalt organisert redningsgruppe. I fleire gardstun fanst det 'kikarsteinar' - lavasteinar i eit par meters høgd som det var raskt gjort å stige opp på og



Mannskapet frå Polarquest samla på Island etter forliset. Skipper Ludolf Schjelderup bak og litt til venstre i bildet, iført skinnhuve med utslegne øyreklaffar. Styrmann Albert Hansen til høgre for Schjelderup, med kasjetthuve og lyse jakkeerme.

Foto: Tore W. Topp

speide mot kysten. Frå ein slik stein vart det i mørker observert mykje lys frå eit skip som ikkje flytte seg. Det var normalt eit teikn på at noko hadde hendt på stranda. Den lokale redningsgruppa gjekk til aksjon. På kort tid vart bergingsmennene samla og drog med ein lastebil ut til sandstranda der *Polarquest* låg og hogg i brota. Redningsgruppa hadde redningsgevær, og med det skaut dei ei line over til *Polarquest*. Det vart etablert ei

heiseordning der mannskapet på *Polarquest* vart heist i land i ein redningssele - ein etter ein. Eit par mann var visstnok i sjøen og vart gjennomvåte under heisinga, det var alt (Havarur Olafsson; Larus Siggeirsson: personleg fråsegn). Det heile gjekk føre seg på ein måte som dei skipbrotne, redningsmennene og lokalbefolkninga har all grunn til å vere tilfreds med. Dei første par-tre døgn var dei skipbrotne innkvartert på gardane i grupper på tre-fem personar. Deretter vart heile mannskapet samla på pensjonatet i bygdesenteret Vik medan heimreisa til Norge vart organisert.

Hendingsgang og årsaksforhold ved forliset er det opp til andre å vurdere. Men det er allmennt kjent at ein del stader rundt kystane av Island synest det å vere magnetiske forhold som gjer magnetkompass upåliteleg. Dette vart rapportert av blant andre ishavsskipper Martinus 'Tin' Brandal. Han tilbrakte mykje av tida under andre verdskrig ved Island som skipper på *Polaric* (O. M. Brandal: personleg fråsegn). Grunnstøytinga med *Polarquest* hende medan styrmann Albert Hansen hadde vakt i styrehuset. Det er kjent at Albert Hansen tok forliset tungt. Krigspåkjeningar og *Polarquest*-forliset var i sum kanskje med på å gje han ein helseknekk. Han døydde av hjartesvikt tre år etter forliset, berre 46 år gammal (Alester Hansen: personleg fråsegn).

Etter at reiarlag, bergingsselskap og trygdslag hadde gitt opp å berge skuta, vart vraket stilt til disposisjon for lokalsamfunnet. Lokalfolket var van med at dei fekk gjere seg nytte av gods, utstyr og materiale frå stranda fartøy. Ofte var fartøya stålbåtar. Men *Polarquest* var eitt av dei mest sterkbygde og grovt dimensjonerte trefartøy som fanst. Då berging av skuta vart oppgitt og vraket fristilt, fekk det heile eit visst preg av ei gåve til lokalsamfunnet i det skogfattige Island.

Avvikling av reiarlaget

Forliset med *Polarquest* kan kanskje reknast som innleiing til avvikling av Schjelderup Sælfangstrederi. I 1957 var skipper og reiar Ludolf Schjelderup 63 år gammal. Etter forliset med *Polarquest* gjekk Schjelderup tilbake til *Quest* som skipper og heldt fram til og med 1961. Då Schjelderup gjekk i land frå ishavsskutene for godt i 1961, hadde han drive ishavet i nær femti år, det meste av tida som skipper. Han hadde sett djupe spor etter seg i historia om norsk ishavsnæring.

I 1962 var Olaf Johannessen skipper på *Quest* på newfoundlandsfangsten. Olaf Johannessen var son til Ingvard Johannessen og vart derfor kalla 'Snusungen'. Det året fekk *Quest* ein skrogskade i isen som var så alvorleg at skuta gjekk ned. Alle i mannskapet vart berga.

Etter den tid hadde sameiget Austad/Schjelderup ei skute igjen, *Selis* (nr 2) (ex *Jan Magnus*). Nokre år seinare vart den skuta seld. Ludolf Schjelderup døydde i 1983. Etter det overtok Tore W. Topp - svigerson til Schjelderup - arkivet etter reiarlaget (Topp: notat; S. og T. W. Topp: personleg fråsegn).

Ei uformell gruppe

For mange år sidan vart eg gjennom Henrik Landmark ved Ishavsmuseet Aarvak kjend med Alester Hansen frå Tverlandet. Alester er son til Jemima ('Jimmy') og Albert Hansen, og det skotskklingande førenamnet har han nettopp frå morslekta i Skottland. Alester hadde allereie den gong teke vare på mange minner om ishavsdrifta i Salten.

Gjennom Alester vart eg vidare kjend med Tore W. Topp i Hamar. Tore har teke vare på arkivet etter Schjelderup-reiarlaget og fått arkivfagleg hjelp til å ordne arkivet. Tore har i realiteten eit heilt lite ishavsmuseum heime i Hamar.

Med min bakgrunn frå Ishavsmuseet i Brandal er eg tredjemann i den høgst uformelle gruppa. Med litt ulike innfallsvinklar har vi ei felles interesse for ishavsskuter og polar historie. Vi møtest gjerne to-tre gonger i året etter som det høver, oftast heime hos Tore i Hamar når Alester i Bodø har yrkesmessige oppdrag i Oslo-området og kan ta seg ein ekstra dag i Hamar.

Besøk ved Søviknes Verft A/S

Hausten i 2000 gjorde vi ein tur til Sunnmøre, med besøk i Brandal og ved Søviknes Verft A/S (nå Aker Yards AS Søviknes) i Haram. På førehand gjorde vi ein avtale med Hildur Tennfjord Mikalsen ved Søviknes Verft A/S - dotter til tidlegare disponent Lars Tennfjord. Hildur tok vel i mot oss - saman med ikkje mindre enn fem menn som var med på å byggje *Polarquest* i 1948/49: kontorsjef Erling Korsnes, snikkar Leonard Halsvik, skipsbyggmeister Einar Furnes, skipstømmermann Arne Flatset og teiknar Kåre Alvestad. I tillegg var rørleggar Harald Antonsen med på samlinga. Han begynte rett nok ved Søviknes året etter at *Polarquest* var levert, men han hørde likevel til blant dei desiderte veteranane ved verkstaden. Då historia om Søviknes Verft A/S vart utgitt i 2004, var både Antonsen og Mikalsen med i boknemnda.

Veteranane på Søviknes hadde mange minner frå bygginga av *Polarquest*, like eins minner om Ludolf Schjelderup. Blant mykje anna kom det fram at mange av verftsarbeidarane sette pris på at Schjelderup av og til gjekk rundt på verftsområdet og baud dei på ein liten klunk frå ei flaske. Leonard Halsvik tok seg fangstmannsplass på både *Quest* og *Polarquest* dei næraste åra etter bygginga av *Polarquest* (Halsvik: personleg fråsegn).

Vi som var på besøk gjorde også ei synfaring i Eidsvik, der Schjelderup leigde hus og budde med familien ei tid medan bygginga av *Polarquest* gjekk føre seg på Søviknes.

Til Island på vrakleiting

Polarquest var truleg ei av heller få ishavsskuter som forliste på ein slik stad og på ein slik måte at det kunne vere mogleg å finne restar av, eller utstyr frå, vraket. Folk frå Salten hadde vore på besøk på Sør-Island tidlegare og funne fram til eit bustadhus der det på kjøkkenet var ein oppvaskkum som vart sagt å vere teken i land frå byssa på *Polarquest*. I Salten fanst det allereie fotografi av oppvaskkummen og huseigaren. Vi kjende også namn på ein del av redningsmennene, men ikkje alle (Topp; Hansen: personleg fråsegn).

I mars 2007 bestemte vi i den uformelle gruppa oss for å gjere ein felles tur til Island og oppsøkje staden der *Polarquest* grunnstøytte og forliste. I juni 2007 reiste vi med fly til Reykjavik og leigde ein bil. Så begynte leitinga for alvor. Vi starta med å søkje råd hos ambassadesekretær Vilde Høvik Røberg i den norske ambassaden i Reykjavik. Deretter oppsøkte vi det islandske folkeregisteret. Folkeregisteret held til i eit moderne kontorbygg like i nærleiken av det kjende huset Høfði, der partisjef Mikhail Gorbatsjov og president Ronald Reagan hadde eit toppmøte i 1986. I folkeregisteret viste det seg at nokre av redningsmennene framleis levde, men at dei mest sentrale redningsmennene var gått bort.

Så oppsøkte vi den islandske redningssentralen for å høyre om nokon der hadde kjennskap til *Polarquest*-forliset for femti år sidan. Der traff vi avdelingssjef Kristinn Olafsson. Han sjølv visste ikkje så mykje om forliset, men han viste oss ei imponerende hjelpsemd. Han tok ei rekkje telefonar. Til slutt fortalde han oss at vi burde ta kontakt med Soffia Antonsdottir på garden Lyngar like ved forlisstaden. Ho snakka norsk, ho hadde sjølv ein brødkniv frå *Polarquest* og ho hadde lovt å hjelpe oss. Vi reiste til bygdesenteret Vik, eit tjuetals mil austover langs sørkysten frå Reykjavik og tok inn på eit lokalt hotell.

Forlisstaden

Soffia Antonsdottir var opphavleg byjente frå Reykjavik, nå busett som gardbrukarkone på Medallandssandur, åttebarnsmor på 57 år. Ho snakka flytande norsk. Grunnen til det siste er at ho tidlegare budde i Norge eit år og arbeidde ved ein barneheim i Fredrikstad. Ho tok imot oss - tre heilt framande menn frå eit anna land - på ein imponerende open, gjestfri og hjelpsam måte. Ho tok imot oss som om vi alle var gamle kjenningar. Vi vart med ein gong sessa rundt kjøkkenbordet på garden til lunsj. Både brød og tradisjonelt islandsk



Soffia Antonsdottir med flåkniven frå Polarquest

kjøtpålegg vart skore opp med brødkniven som viste seg å vere ein flåkniv frå *Polarquest*. Mannen til Soffia, Sigursveinn Gudjonsson, gav kniven ein omgang med knivstålet før Soffia gjekk i gang med brødskjeringa.

Seinare på dag tok Soffia og Sigursveinn oss med utover til forlisstaden og viste oss vrakrestane på stranda. Vi køyrde i den firehjulsdrivne pickup-en på garden. Vegen til stranda var ein ein gardsveg og gjekk gjennom grindar og sauebeiter. Under vegs vart vegen jamnt dårlegare og gjekk gradvis over til ørkenaktige sanddyner før vi nådde ut til stranda. Firehjulstrekk og stor bakkeklaring viste seg nyttig då vi skulle forsere sanddynene. Då vi kom ut til stranda, svinga vi av austover og køyrde på sandstranda til vi kom fram til forlisstaden. Heile køyreturen tok ein dryg time. Under køyreturen langs stranda såg vi fleire stader kobbar som boltra seg i sjøen langs strandlinja. Under heile køyreturen hadde vi fint ver, og frå stranda hadde vi fri sikt til Vatnajökull med Islands høgaste punkt på 2119 meter.

Ved forlisstaden fann vi eit stykke av eit solid treskip som stakk opp av sanden. Trestykket let seg ikkje flytte eller grave laust med overkomeleg innsats. Trestykket var påmontert eit halvgatt med midtstolpe. Fasongen på trestykket kunne tyde på at det var ein bit av babord svinerygg. Funnet vart kontrollert mot fotografi av skuta før forliset og fotografi av vraket på fleire ulike stadier av neddriving og nedbryting (Schjelderup-arkivet). Samanlikninga levna ikkje mykje tvil om at det var restar av *Polarquest* som låg der. Det vart ei litt høgtideleg stund då vi var ved målet for reisa. Vi braut laus nokre trebitar og skipsspikar og tok dei med som suvenir. Kva som var skjult i sanden fekk vi naturleg nok ikkje vite. Tanken på at større

delar av vraket var dekt av sanddynene verka pirrande på fantasien. Kanskje ville det vere mogleg å finne hovudmotoren og propellakslingen djupt nede under all sanden. Men å undersøkje det ville krevje eit omfattande anleggsarbeid.



*Ved vrakresten på Medallandssandur. F.v. Magnus Sefland, Tore Topp og Alester Hansen.
Foto: Soffia Antonsdottir*

Rundt om på gardane

Neste dag følgde Soffia oss rundt på gardane der ho visste, eller hadde grunn til å tru, at det fanst gjenstandar eller fotografi frå forliset og berginga, eller der informantar hadde noko å fortelje. Sjølv om Soffia var innflyttar og det er langt mellom hus og gardstun, såg det ut til at ho kjende alle og alle kjende henne. Ho viste seg som ein effektiv dørøpnar for oss. Ho brukte mobiltelefonen, banka på dører, knytte kontakt og var tolk for oss når samtalanane kom i gang.

Fleire av dei som vi møtte deltok i berginga etter forliset i 1957. For kvart husbesøk danna det seg eit stadig klarare bilde av kvar dei skipbrotne var innlosjert dei først døgn, og kor mange i kvart hus. Det kom fram at skipper, styrmann, telegrafist og maskinsjef var innlosjert i ulike hus, saman med tre til fem av dei menige i mannskapet. Det var eit tydeleg mønster at skipsbefalet var utplassert på gardane som leiarar for kvar sine kontingentar av skipbrotne. På ein av gardane henta mannen i huset fram fødselsdagboka. Der hadde ein av fangstmennene skrive seg inn på fødselsdagen sin.

Rundt om på gardane kom det fram ei rekkje gjenstandar som tydeleg stamma frå vraket og som var meir eller mindre intakt: harpungevær, varmeelement frå botnen av utkikstønna, aluminiumsleider - truleg frå proviantrommet akter på skuta, langkikert, skinntromlar, wire frå vant og stag, ankerkjetting, ankerspelet og lukekarmen til den aktre, og minste, lasteromsluka.

Oppvaskkummen frå byssa var montert i ein kjøkkenbenk og brukt til sitt opphavlege formål. Bak ein låve - inne i eit hestebeite - fann vi det særeigne dekkshuset av stål som *Polarquest* hadde på bakken. Dette dekkshuset inneheldt ei messe og nedgang til lugarane under bakken. Huset hadde ei så særeigen utforming at det - sett på fråstand - lett skilde *Polarquest* ut frå andre skuter. Ved vårt besøk var huset målingsslite og raudbrunt av rust.



Dekshuset frå Polarquest - i eit hestebeite på Sør-Island

I gardstunet vart dekkshuset brukt som reiskapsbu.

Eit anna trekk som vi fann var gjenbruk av gjenstandar og materiale frå *Polarquest*. Utkikstønna av aluminium var delt i to. Dei to delane var bretta ut og klinka saman med anna aluminiumsmateriale til ein liten motorbåt. Plater av aluminium frå styrehuset var brukt til lastekasse på ein traktortilhengar. Ein av spekktankane var nedgraven i bakken og brukt til bensintank på bensinstasjon. Plank, kanskje frå galgedekk, var brukt som taksperrer i eit hustak.

Bunkersbeholdninga i form av diesellolje vart også berga i land frå *Polarquest*. Men den hadde lokalfolket på Medallandssandur heller lite glede av. Det meste av det som fanst av bilar og traktorar i lokalmiljøet på den tid hadde bensinmotorar - og ikkje dieselmotorar (Fleire informantar i Medallandssandur)

På same måte som andre fangst- og fiskefartøy hadde *Polarquest* med eit visst kvantum tobakk til ordinært forbruk under turen. Forrådet av tobakk vart berga i land frå vraket av lokalfolket og fordelt på husstandane. Det førte med seg at svært mange av dei i bygda som ikkje allereie røykte, lærte seg å rulle sigarettar og begynte å røykje. Dei var meir eller mindre daglegrøykjarar så lenge tobakksforrådet varte. Men då tobakken frå *Polarquest* tok slutt, slutta også dei fleste av desse å røykje (Fleire informantar i Medallandssandur).

Vi kom ikkje over nokon av dei vanlege maritime gjenstandane som tradisjonelt blir brukt også som pyntegjenstandar: skipsratt, kompass, natthus, skipsklokke, kronometer og anker.

Fotografi

På ei gard fekk vi sjå ein del fotografi, blant anna frå nedrivninga av vraket. På eitt av fotografia var ein del av skipssida om styrbord fjerna. Vinden hadde fylt lasterommet med sand opp til same nivå som sandstranda ved sida av vraket. Ein liten militærlastebil var køyrd gjennom opninga i skipssida og heilt inn i lasterommet medan arbeid med vidare riving av vraket gjekk føre seg. Tore fekk låne med seg fotografia til Reykjavik til avfotografering og kopiering på CD.

Avskil og heimreise Då vi forlet Medallandssandur, var Soffia med oss i bilen til Reykjavik. Ho skulle til tannlege i Reykjavik neste dag og overnatta hos eldste sonen sin, som bur i Reykjavik. Medan Soffia neste dag var hos tannlegen, ordna vi blant anna med avfotografering av dei lånte bilda. Soffia fekk dei originale bilda med seg tilbake til eigaren på Medallandssandur.

Ragnar

Gislason med langkikerten frå Polarquest



Siste kvelden vår i Reykjavik ba vi Soffia med på restaurant - som takk for den eineståande hjelp ho hadde ytt oss. Etter restaurantbesøket ba ho oss med ein snartur heim til foreldra sine. Dei er i slutten av 70-åra og bur i eit blokkhusvære i Reykjavik. Også far til Soffia snakkar brukbart norsk. Han har vore mekanikar. I jobbsamanheng hadde han opphalde seg i Gjøvik ei tid og fått opplæring i stell av autolineutstyr produsert ved O. Mustad & Søn A/S. Han var opphavleg frå Vestmannaeyjar. Han hadde mykje å fortelje om då store delar av busetnaden på Vestmannaeyjar vart øydelagt under vulkanen Helgafell sitt utbrot i 1973.

I løpet av nokre få dagar hadde vi kome i kontakt med både eit lokalsamfunn og ein del einskildpersonar på ein heilt annan måte enn det vanlege rundreiseturistar vanlegvis har høve til. Vi opplevde Reykjavik som ein moderne by. På landsbygda kunne vi ane visse trekk som vi kjende igjen frå den offentlege debatt om distriktsutvikling heime i Norge.

For oss var det tid for oppbrot, avskil - og klem til vår viktigaste hjelper: Soffia Antonsdottir. Vi hadde fått god hjelp som det var vel verdt å takke for. Ved overleveringa av *Polarquest* frå Søviknes Verft A/S fekk Ludolf Schjelderup med seg ein greenheartplanke som han tok vare på i rundt 30 år, før han overlet den til Alester Hansen. Til Islands-turen fekk Alester planken saga opp i høvelege bitar. Desse bitane hadde Alester med til Island, og alle bitane vart med ei enkel påskrift i tusj gitt som symbolske takkegaver til dei som ytte oss tenester - så langt talet på bitar rakk.

Vi hadde alle med oss heim diverse gjenstandar frå vraket som suvenir. Tore fekk med seg svigerfar Ludolf Schjelderup sin duffelcoat. Han fekk også med seg eit trebrett med ca tjue nummererte krokar frå messa i dekkshuset. Brettet med krokane vart i si tid brukt til oppheng av kaffikrus. Slike krus vart ikkje alltid vaska opp etter kvar gongs bruk, så kvar mannskapsmedlem fekk tildelt ein nummerert krok til sitt personlege krus. Tore fekk med seg krokbrettet heim - godt innpakka i Ludolfs duffelcoat og sendt som spesialbagasje. Alester tok med seg så mykje ankerkjetting som han trudde Icelandair sine vektreglar ville tillate. Eg tok med meg ein grov skipsspikar frå vrakresten på sandstranda på Medallandssandur - til Aker Yards AS Søviknes i Haram. Med det var ringen slutta for *Polarquest*.

REFERANSAR

Informantar

Kåre Alvestad, Soffia Antonsdottir, Harald Antonsen, Arnljot Brandal, Ottar M. Brandal, Gunnar Buvik, Olav Eidseflot, Vilhjalmur Eyjolfsson, Arne Flatset, Einar Furnes, Ragnar Gislason, Leonard Halsvik, Alester Hansen, Jens Helgason, Gudrun Johansdottir, Kjell-G. Kjær, Erling Korsnes, Kristinn Kristinnsson, Hildur Tennfjord Mikalsen, Magnhildur Olafsdottir, Havarur Olafsson, Kristinn Olafsson, Loftur Runolfsson, Vilde Høvik Røberg, Larus Siggeirsson, Sigthor Sigurdsson, Sigrun og Tore W. Topp.

Arkiv. Arkivet etter Schjelderups Sælfangstrederi, ved Tore W. Topp. Ishavsmuseet Aarvak: Fartøyregister.

E-post og nettstad. Gunnar Buvik: Ei rekkje e-postar om *Malula/Selis* hausten 2005. <http://www.ssb.no/vis/kpiregn.html>

Dagbøker. Ingvard Johannessen si dagbok frå Operasjon Fritham (Schjelderup-arkivet). Ludolf Schjelderup si dagbok frå bygginga av *Polarquest* (Schjelderup-arkivet).

Litteratur. Forbes, Alexander: *Quest for a Northern Air Route* (1953). Kristiansen, Eivind H.: *Fra fembøring til stortråler* (2000). Kristoffersen, Yngve: *Ishavet som arbeidsplass* (1993). Lund, Thoralf: *Kalde krigsår* (1990). Nordanger, Trygve: *Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939* (1980) Rørhus, Rolv: *Flo og fjøre. Historia om Søviknes Verft A/S* (2004). Steen, E. A.: *Norges Sjøkrig 1940-1945. Bind VII. Marinens operasjoner i arktiske farvann og i Island, på Grønland, Jan Mayen og Svalbard* (1960). Topp, Tore W.: *D/S M/S Quest* (Upublisert manuskript 2002). Topp, Tore W.: *Ishavsrederiet på Skånland* (Udatert notat). Ulstein, Ragnar: *Englandsfarten. Band I-II* (1965-67).

Eigne observasjonar på Medallandssandur på Sør-Island i juni 2007

I Vesterisen med «Brandal» i 1967.

Av Johannes Alme

Under Brandalsdagane i 2003 møtte eg Trygve Holm. Eg hugsar Tryggen - som var artistnamnet hans som fotballtrenar - som trenar for fotballaget i Brandal i min barndom, men temaet denne dagen vart ikkje verken fotball eller politikk. Det vart ishavet. Og han fortalte i korte trekk om overseglinga med ishavsskuta "Brandal" til Vesterisen i 1967. Seinare den hausten møttes vi, og eg fekk på papiret overseglinga slik han mintest den. Det har teke litt tid før den no kjem på trykk, men her er den. Det er på sin plass å streke under at det er 40 år sidan dette hende.

Trygve Holm fortel: Det er på sin plass å gje lesaren ei lita innføring i korleis ein ishavstur på slutten av 1960-åra kunne vere. Det første ein fangstmann gjorde, som kom om bord i desse etter notidas mål små treskutene, var å finne seg ei køy, og så kle over den med plast for at ikkje heile køya skulle bli våt. Dekka på desse gamle skutene var ikkje tette, og dette vart endå verre etterkvart som skutene fekk større maskiner og klarte å bauge meir og meir i isen. Vatn til vask kunne vi få om lag kvar tiande dag, og tannpuss var maks annakvar helg. Likevel drog der av garde eit tjuetals skuter frå Sunnmøre kvar mars med 13- 18 manns besetning til Vesterisen for å fange klappmyss og grønlandssæl. På Brandal i 67 budde dei ti fangstfolka framme, mens skipper, stuert og mess, skyttarane og maskinist og motorassistent budde akter.

Året før - i 1966 var eg maskinassistent om bord Brandal i Vesterisen. Vi fanga bra, men der var mykje dyr og vi hadde fylt skuta om vi hadde hatt ei større maskin enn Crossley'en. Det var etter den turen Skipper Johannes Brandal (Mur) bad om at skuta måtte settast på stallen, han skulla visst ha sagt noko til han P.K. om maskina og skuta, så året etter vart det ny maskin.



Brandal i Vesterisen. Foto Ragnar Thorseth

På turen i 67 var desse om bord, eg hugsar ikkje alle, men her er nokre Johannes Brandal (Mur) Skipper

Bjarne Liavåg	1. Skyttar
Odd Eiken	2. Skyttar
Notanes	Maskinist
Johan Arild Skarbakk	Maskinassistent
Sverre Røyset	Fangstmann
Trygve Holm	Fangstmann
Botn	Stuert

Elles var der andre med frå andre plassar frå.

Som seg hør og bør vart vi forseinka frå verkstaden – med ny motor, så vi kom oss ikkje av garde før to dagar etter dei andre skutene hadde gått.

Vi gjekk nordover og ut med Bjørnsund. Stiva av skuta med segl. Vestleg vêr, dårleg vêr, innfrå sida og delvis imot. Måtte bruke mykje smør på dørene som pakning. Allereie då vi skulle stramme opp seglet, fekk vi problem, og heldt på å misse det, men med eit nødskrik klarte vi å berge det, så vi fekk no stramma det opp, så det var ei god hjelp i mot rulling.

Då vi hadde gått om lag 400 nautiske mil i ein stiv kuling og snøkave om natta, såg vakta i styrehuset at det stod ein kvitkledd mann i nedgangskappa framme og vinka med hendene, og det siva røyk opp. Det var brann i styrbord lugaren framme, der to mann låg og ammunisjon og dynamitt låg lagra. Vêret var dårleg, tung sjø og dårleg sikt. Men ein måtte berre leggje seg på sjøen, og starte redning og sløkkjearbeid etter beste evne.

Fleire var røykforgifta og måtte nærmast dragast opp og over dekk. Hadde svalkeporten midtskips vore større, hadde Sverre reist ut gjennom den, då han gjekk i koll med ein mann på veg akterover. Samstundes med at vi berga folket, var det å gå i gang med å sløkkje brannen. Det brann mest i lugaren på styrbord framme. Der var ei tavle, og det var den som hadde teke fyr. Dynamitten og ammunisjonen låg tett i lag. Og det brann så mykje at vi såg bak i lasterommet frå styrbordlugaren. Der såg vi korleis dieseloljen sveitta av laustankane i romet. Og når vi tenkjer på det, så var der truleg også ein del oljedamp, så det var skjære bomba.

Eit brannsløkkingsapparat som vi hadde, fungerte ikkje, slangen sprakk, eller hadde sprukke frå før. Ikkje nokon årleg kontroll av brannutstyr den tida. Der var mykje røyk og - ja, kort og greitt kaotisk. Så vi drog fram brannslangen frå maskinrommet, men den nådde berre så vidt ned trappa framme. Heldigvis var det i dekket felt ned skylight - glas som skulle gje lys i lugarane, og ein gong skuta låg imot babord, knuste vi dette glaset, og sette slangen ned. Det med slangen var kanskje unødig, for det kom så mykje vatn inn på dekket - sjølv her framme, at det rann rant ned i gjennom det vesle holet og brannen vart rimeleg raskt sløkt.

Etter mitt skjøn, var det berre på hekta at ikkje heile skuta tok fyr. Ikkje lenge etterpå, merka maskinistane at vatnet i maskinrommet steig. Det var no eit veldig vêr, storm - ja, kanskje orkan, og stor sjø. Og oljefata med smøreolje som stod surra på babord sida losna. Det var enorme sjøar, høge som både eitt og to hus. Og vi hadde som sagt ny maskin, og det som skjedde, var at sjølv om silane hadde vorte gjort reine, så kom der no i det vêret meir dreiespon i silane til lensekassene, og dei gjekk tette. Det vart kritisk, vi klarte ikkje å lense og måtte rigge oss til med dekkspumpene. Ein mann pumpa, mens ein annan heldt han. Eg ser føre meg enno korleis skipperen vart teken av ein sjø og kom seglande bakover dekket, over halvdekket bak ved keisinga, og stoppa ikkje før han var heilt akter med klosetta. Situasjonen vart meir og meir kritisk, vatnet steig og til slutt la vi oss på vêret. Berre seglet heldt oss nokolunde i ro. Eg hugsar endå situasjonen då skipper Johannes kjem ut av babord styrehusdør, beordra oss opp på galgedekk, og ber oss om å svinge ut fangstbåten og gjere den klar om det skulle bli nødvendig. Då var vi på drift, berre seglet heldt oss litt i ro. Eg svarte at svinge den ut kunne eg alltid vere med på, men gå om bord den gisne fangstbåten i denne sjøen kom eg aldri til å gjere.

Men omsider klarte vi å få kontroll over vatnet, og vi kunne halde fram vestover.

Vi nærma oss no iskanten, sjøen var grov og stor, og vi ville inn i isen å finne oss livd slik at vi kunne gjere oss fangstklare. No var det styremaskina som sa takk for laget, motoren vart gåen. Måtte styre for hand – 36 omdreiingar frå borde til borde.

Sjøen var endå veldig grov, og det var ei enorm stor utfordring å greie å kome oss inn i isen utan å skade skuta. Nærkontakt med isflak som kom surfande på dei store dønningane, ville vere den sikre undergang. Eg hugsar ikkje nøyaktig, men vi heldt heilt sikkert på i meir enn eit halvt døgn før vi hadde kom innfør kanten, og kunne slappe oss litt av. Alle kleda til fangstfolka framme hadde vorte gjennomvåte av vatnet som hadde kome ned, så nokre av

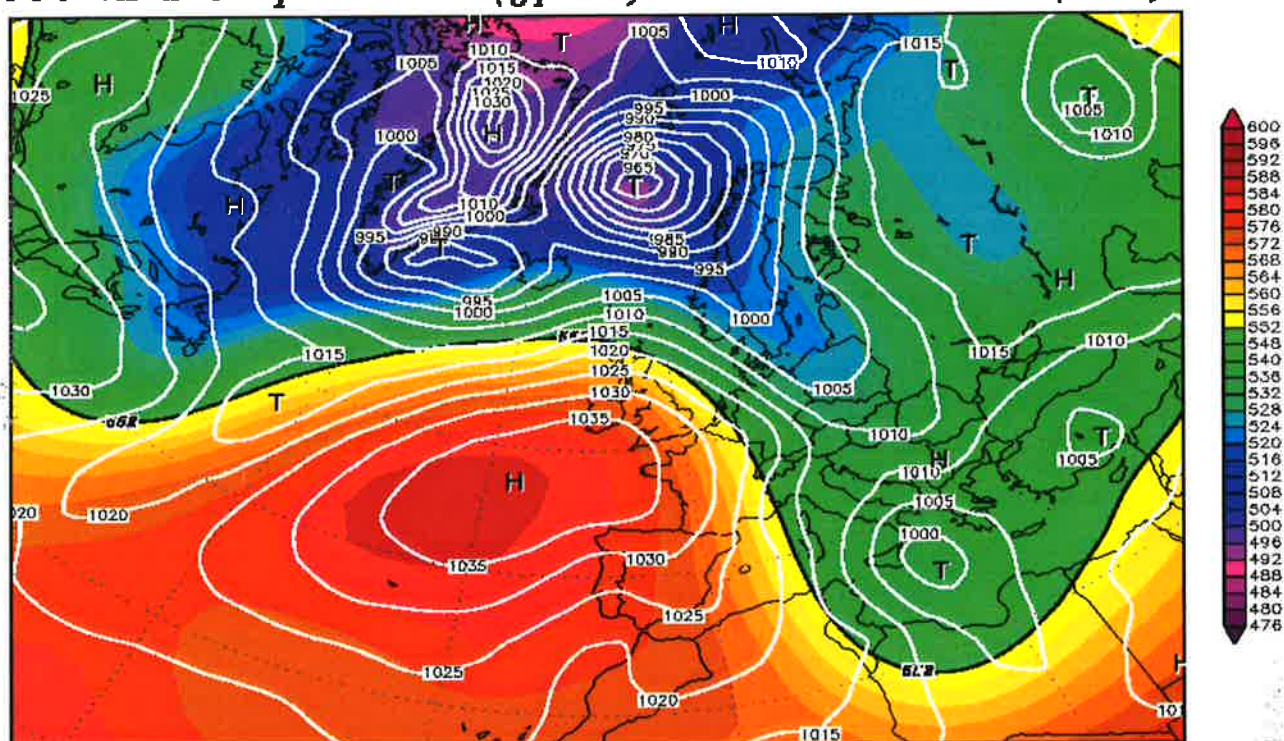
karane om bord, til skipper Mur si fortvilning, rigga til ei tørkesnor frå bakmasta via styrehustaket og fram i formasta. Der hang dei opp dei våte kleda og sjømannssekkane og heldige som dei var, var det ikkje kaldare enn at kleda tørka. Men dei andre skutene lurte fælt på kva slags sjørøvarsskute som her kom.

Trass i den tøffe starten på turen, og at vi var seint ute, så vart ikkje turen så aller verst. Vi fanga bra med blueback og klappmyss, Grønlandsselen var det dårlegare med, men så langt eg minnst hadde vi ein stad i underkant av 2500 dyr, og lotten vart ikkje så aller verst.

Eg har ni turar i Vesterisen, men noko slikt som denne turen var eg aldri i nærleiken av andre år . Vi rekna alltid med storm og uver når vi gjekk til Vesterisen, men i dette tilfellet hadde vi eine nestenkatastrofa føre og den andre etter. Det var tilfældigheiter og dugleik som gjorde at vi berga liv og skute på denne turen.

20MAR1967 00Z

500 hPa Geopotential (gpm) und Bodendruck (hPa)



Daten: Reanalysis des NCEP
(C) Wetterzentrale
www.wetterzentrale.de

FAKTA

Brandal var bygd av skipsbyggaren Skaaluren i Rosendal til Sigvald S. Brandal i 1910. Under krigen blei Brandal rekvirert av den tyske marinen som brukte henne som vaktskip. Det hele enda med at skuta kom heim til bygda Brandal som vrak. Då det var vanskelig å få byggje nytt like etter krigen, blei det bestemt at skuta skulle reparerast. Det resulterte i at ei ny og større skute med krysshekk gikk av stabelen hos Hatløy Verksted, Ulsteinvik. Den nye Brandal var ei treskute på 157 bruttotonn. Skuta hadde dimensjonene: Lengde OA - 34,2 m (112,2 Ft), Lengde PP - 30,3 m (99,4 Ft), Bredde ST - 6,7 m (22,0 Ft), Djupn i riss - 3,65 m (12,0 Ft). Etter ombygginga var hovudmotoren ein Crossley på 375 Hk. Men før sesongen 1967 vart den utskifta til ein Wichmann på 750 hk, og vripropellanlegg.]

En god, og lite kjent polarhistorie – og et hundreårsminne.

Av Ivar Ytreland

Den 24. juni 1906 seilte ekspedisjonsskipet "Danmark" med Danmark-Ekspeditionen 1906-08 under ledelse av Ludvig Mylius-Erichsen fra København med kurs mot Nordøst-Grønland for å kartlegge det ukjente området på det nordøstlige Grønland som ennå var en hvit og ukjent flekk på kartet. "Danmark" var den tidligere norske selfangeren "Magdalena" av Tønsberg en 130 fot lang 3-mastret bark med en 60 HK. dampmaskin.

Det gikk over 2 år uten livstegn eller informasjon om ekspedisjonens eksistens.

Etter korte anløp på Færøyene og Island seilte "Danmark" videre til Nordøst-Grønland, og hva som nå skjedde fikk ingen rede på før vel 2 år senere, dvs. sensommeren 1908 da kontakten med omverdenen ikke lenger var mulig. Dette var før trådløs telegrafi og radio var tatt i bruk.

Danmark-Ekspeditionen fikk et meget dramatisk forløp, men lyktes i å kartlegge den ukjente delen av det nordøstlige Grønland, og ga økt kunnskap og vitenskapelige resultater. Den kostet livet til lederen Mylius-Erichsen og hans nære medarbeidere løytnant Niels Peter Høeg Hagen og grønlander og hundekjører Nikolaj Isak Jørgen Brønlund. Ekspedisjonen skapte dansk polarhistorie, og har helt til vår tid vært meget omtalt og omskrevet. Flere bøker har beskrevet ekspedisjonen, dens resultater og drama.

I Danmark var det i årene 1906-08 mange diskusjoner om hva som var skjedd med ekspedisjonen. Om den nådde fram til Nordøst-Grønland, om deltakerne fortsatt var i live og om de fant det ukjente landet osv.

"Danmark" hadde funnet en meget god vinterhavn like ved Kap Bismarck på ca. 77 gr. Nord på sydsiden av Germania Land. Vinterhavnen fikk navnet Danmarkshavn, og her satte de opp sin landstasjon "Villaen", og her lå skipet innefrosset i 2 år uten kontakt med omverdenen.

Men så 10. juli 1908 skjedde det noe oppsiktsvekkende.

Mens noen av folkene arbeidet med å klargjøre "Danmark" for hjemreisen fikk de plutselig øye på 3 menn som kom gående østfra over is og land. De viste med sikkerhet at de ikke hadde noen folk i den retningen, og de gikk straks i land for å møte de 3 som kom gående mot dem, og de berettet slik om møtet:

"De hadde mørkeblaat Tøj paa og var forferdelig rene og fine. Saa begyndte vi å løfte paa Hattene og raabe – jeg ved ikke hva – og de raabte igjen. Det var norsk!"

De 3 ukjente menn var skipperne på 3 norske selfangere som fortalte at de hadde vært på land på Shannonøya (som ligger lenger syd på Nordøst-Grønland), og her funnet post som noen av ekspedisjonsdeltakeren hadde lagt i depot der med beskjed om hvor Danmark-Ekspeditionen hadde sin vinterhavn.

De hadde så med sine små selfangere (motorløse seilskøyter) tatt seg fram nordover takket være meget gunstige isforhold, og hadde på langt hold sett de høye mastene til "Danmark", og så lagt i veg med en 6 timers spasertur over isen og landet til Danmarkshavn.

De 3 skipperen hadde med seg post til Danmark-Ekspeditionen som var formidlet av den danske visekonsul Andersen i Ålesund. Det var vel kjent blant Grønlandsinteresserte dansker at selfangere fra Sunnmøre årlig besøkte Nordøst-Grønland om sommeren.

De 3 skipperne ble invitert på frokost i Danmarkshavn, og måtte fortelle om alt som var skjedd i den store verden siden ekspedisjonen forlot København for over 2 år siden. De fikk nå med seg post og rapporter, og de regnet med å være i Ålesund i løpet av ca. en uke.

De 3 norske skipperne var Paul Lillenes I/S "Søblomsten", Laurits S. Brandal I/S "Havfruen" og Peder Trandal I/S "Vesterisen", alle fra Sunnmøre og med nær tilhørighet til Ålesund og

Brandal.

"Havfruen" ankom Ålesund 5.aug. 1908 og kl.18:15 samme dag innløp følgende telegram på Københavns telegrafstasjon:

"Kutterne Havfruen og Søblomsten Vesterisen af Brandal paatraff Expeditionene 10 juli ved Kap Bismark. Posten afleveret. Lederen og 2 Mand døde. Expeditionens Resultater udmerkede. Hele Grønland kortlagt. Vesterisen endnu ikke innkommet Aalesund medbringende Post der sendes hurtigst. Expeditionen returnerer i Sommer.

Danske Vicekonsulat."

Dette var sensasjonelle nyheter i Danmark og skapte store overskrifter i avisene, og nye spørsmål ble straks reist. Hvem var de andre to som var omkommet foruten lederen Mylius-Erichsen ? Spekulasjonene og debattene ble intense.

"Søblomsten" ankom Ålesund 13.august, og "Vesterisen" ankom Ålesund 15. august 1908, og da kom det et budskap med følgende innhold:

"De 3 døde siges være omkomne Snestorm ene skal være Eskimo. Expeditionen gjører seg færdig hurtigst og vender hjem via Island."



Motiv frå NØG. Foto: Audun Gården

Det store spørsmål nå var: Hvem var den 3.dje mann ?

Man samme dag dvs. 15. august 1908 anløp "Danmark" Bergen på sin veg hjem fra Nordøst-Grønland, og mange åpne spørsmål ble fort avklaret og navnene på de omkomne ble kjent.

Bakteppet for denne hendelsen og polarhistorie ble nå rullet opp.

Selfangsten på Sunnmøre startet opp ca. 1898 med små seilskøyter fra Brandal og Ålesund som årlig også besøkte kystområdene i Nordøst-Grønland. Dette var også kjent i grønlandske kretser og forvaltning i Danmark som straks tok kontakt med det danske visekonsulatet i Ålesund med anmodninger om at selfangerne måtte søke etter spor og kontakt med Danmark-Ekspeditionen på sine reiser i Nordøst-Grønland. Post fra Danmark til Danmarks-Ekspeditionen ble sendt til visekonsulatet i Ålesund med anmodning om at selfangerne måtte

søke å viderebringe denne posten til Ekspeditionen. Det var "Vesterisen" som denne sommeren medbrakte posten fra Danmark.

Komiteen for Danmark-Ekspeditionen i København besluttet den 8. august å sende en representant til Ålesund for å få mer informasjon. Det ble grosserer V.E.E. Petersen som straks reiste til Ålesund (via Trondheim) hvor han ankom den 12. august og her møtte han straks skipper Brandal. Samme dag sendte Petersen følgende telegram til København:

"Jeg skal til det kortfattede Telegram knytte følgende nærmere Meddelse: - Hvalfangerne fandt ved Shannon Øen ved det derværende Depot en Blikæske med Meddelselse fra "Danmark", og da de havde Komitèens Post til "Danmark" om bord, besluttede de alle 3 at gaa nordpaa for at finde Skibet; - Skibene brukte 5 Døgn, inden de fandt Skibet, og det maa selvfølgelig paaskønnes i høj Grad, at de paatog seg den ulejlighed. - Da de var naaede op ud for Kap Bismarch, fik de fra masten Øje paa "Danmark"s Mastetop indenfor Næset, og de tre kaptajner gikk saa over Isen og Landet i 6 Timer, til de naaede Skibet. - Mylius Død fandt sted en Gang i denne vinter, og Brandal fastholder Beretningen om Eskimoen, der naaede hjem og fik aflagt Beretning, før han selv døde. - Brandal mener, at den anden Danske, der er død, er en af Skibets Officerer. Navne kan han ikke huske, dog erindrer han bestemt at have talt med Kapt. Trolle, Lægen (Navnet husker han ikke) og begge Nordmændene; af dem husker han navnet Hagerup. - Kaptainerne ble 6-7 timer om bord og vendte derefter tilbage med Posten; ved Tilbagekomsten kom de først til "Vesterisen", og det er Grunden til, at dette Skib beholdt Posten; men for øvrig havde de lovet, at den der kom først til Aalesund skulde telegrafere om Mødet;

Den 23. august ankom "Danmark" København og mange ubesvarte spørsmål kunne nå nærmere avklares.

Det ble nå helt avklart at de 3 omkomne var Mylius-Erichsen, Hagen og Brønlund. Den omkomne eskimoen Brønlund ble funnet 19.03.08. ved et depot på Lamberts Land like nord for 79. gr. Nord, og av hans notater fremgår det at Mylius-Erichsen og Hagen var omkommet litt lenger nord i Nioghalvfjerdsfjorden og at deres lik kunne finnes der.

Det har gjennom årene vært søkt etter restene eller spor etter Mylius-Erichsen og Hagen, hittil har alle anstrengelser ikke gitt noe endelig resultat.

De 3 norske selfangerne gjorde imidlertid en sjelden stor og flott innsats med å finne Danmark-Ekspeditionens vinterkvarter, og brakte post og nyheter til dem og hjemlandet.

De 3 skipper fikk 1000,- kr. hver, og et gullur med inskripsjon fra den danske stat, og deres mannskaper fikk 2000,- kr. til deling i *Analogi med Sølovens Bestemmelser herom.*



Under lokket på urets bakside står denne inskripsjonen gravert:

Fra den danske Regering
til
Kaptajn Lauritz Brandal
i Anledning af
den Danmarks Expeditionen
ydede Tjeneste

Foto: Lars M Sjø

Det var utvilsomt en stor prestasjon, og en risikofylt innsats, av de 3 motorløse seilskutene å ta seg fram til et område som sjelden var seilbar på grunn av de vanskelige isforholdene så langt nord på kysten.

Danmark-Ekspeditionen 1906-08 ble i Danmark og internasjonalt vel kjent som en ekspedisjon som ga store resultater. Flere av ekspedisjonsdeltakerne ble kjente explorere i den senere utviklingen av Grønland.

Blant ekspedisjonsdeltakerne var også den unge tyske forskeren Alfred Wegener (1880-1930) som ble senere en stor vitenskapsmann og regnes som mannen bak teorien om kontinentaldriften.

Med i Danmark-Ekspeditionen var det 2 nordmenn som mannskap ombord i "Danmark", det var styrmann og islos Carl Johan Ring (1870-1918) og tekniker/elektriker/fyrbøter Harald Lindemann Hagerup (1877-1947), begge var rutinerte skiløpere og sledekjørere.

Huset som Danmarks-Ekspeditionen bygde, og som de kalte "Villaen", er Nordøst-Grønlands eldste bygning (101 år), og eksisterer fremdeles under navnet "Danmarks Minde". Det "Nordøstgrønlandske Kompagni Nanok" som i de siste 17 år har restaurert og kartlagt gamle fangststasjoner og bygninger på Nordøst-Grønland sendte sommeren 2006 en 4-manns ekspedisjon til Danmarkshavn og "Villaen" som utførte nødvendige reparasjoner, utarbeidet en detaljert tilstandsrapport og forberedte en større renovering og restaurering

Det er flere gode polarhistorier om norske selfangere fra Sunnmøre som har kommet danske og andre ekspedisjoner til hjelp og unnsetning i nordøstgrønlandske farvann, og som fortjener omtale bl.a. Alabama-ekspedisjonen, men det for være til en annen gang.

Drøbak, 08.07.07

Utmerkede kilder til denne artikkel:

"DEN SIDSTE BRIK" av Ole Ventegodt, Gyldendal, København 1998.

"Ishavsskuter" av Johan Ottesen

FANGSTMANNSSVISE FRA NORDØST-GRØNLAND.

Blant de svarte fjella oppi høye nord,
der hvor kjempebreen velter seg mot fjord.
Kjører jeg mitt hundespann, og røkter feller dagen lang
og en rev det får jeg en og annen gang.

I fra hytte og til hytte kjører jeg,
ofte har jeg meget løssnø på min veg.
Men i hytta varmer ovnen, ja den ryker kanskje litt,
men hva gjør vel det når man er riktig slitt.

Men når bjørn har vært i hytta er det trist,
da minnes jeg den gode mat som var her sist.
Og jeg svarer dyrt og hellig, det skal bli en annen dans,
men den lurifaksen har en sjetten sans.

Ut på isen ligger snadden tykk og fet,
og jeg kryper frem på maven varm og svett.
Da med ett den løfter hodet, ser seg hånlige om og ler,
to digre sveiver er det siste som jeg ser.

En gammel moskus går med ragg så tykk og lang,
og jeg mangler kjøtt og legger børsa ann.
Den rugger litt på hodet før den dør den svarte tass,
og jeg kjører hjem til hytta med mitt lass.

Hundene gjør sitt arbeid det er sant.
"Blakken" juler ofte "Juster" litt i blant,
og når "Svarta" kan få slitt seg, ja da er det meget skjenn.
Det er som pokker å få fanget den igjen.

Men når tanken hjem til Norge i blant går,
Folk som treller under klokken for meg står.
Her på Grønland kan det ofte være både surt og trist,
men vi har det jo så hyggelig og fritt.

Skrevet av fangstmann Trygve Havoll (1915-92). Som lå på Hoelsbu 1947-49. Visen ble skrevet en stormfull vinterdag 1948 i Hallehytta i Moskusoksefjorden. Visen er her nedskrevet av Ivar Ytreland, Drøbak

Nr.341

Hallehytta 22.02.79., bygget 26.09.29 av fangstmann Levin Winther, Krogness 1928-30, og kalt opp etter fangstmann Thor Halle 1929-31, Sverresborg.



Hallehytta juli 2007 bilde tatt av Steffen Holberg, Sydholdet, Nanokekspedisjonen 2007

Trongt om plassen på Ishavsmuseet laurdag 29. september.

Om lag 100 interesserte tilhørarar hadde møtt fram då Arnljot Løseth, historikar ved Høgskulen i Volda, heldt føredrag om sunnmørsk selfangst frå den spede starten i 1898 og fram til 1960. Det var ikkje sitjeplass til alle. Løseth er mellom anna kjend som medforfattar til historieverket Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag, som kom ut i 2006.

Etterpå synte Sverre Sundalsfoll film og lysbilete frå Vesterisen. Han er i dag overlege ved Volda sjukehus. I 1980 var han lege om bord på hjelpeskipet MS *Harmoni* i Vesterisen.

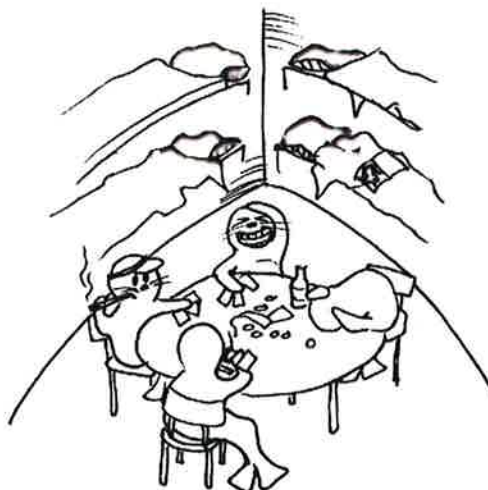
Til sist var det omvising i Ishavsmuseet og servering av selkjøtgryte.

2007 og 2008 er det Internasjonale polaråret. Forskingsdagane valde derfor å gjere Polaråret til hovudtema i år. Høgskulen i Volda markerte dette med å samarbeide med Ishavsmuseet Aarvak i Brandal om dette arrangementet om selfangsthistoria.

Frå ruffen.

Nokre tankar om Ishavsmuseet.

Av Johannes Alme



Ishavsmuseet i Brandal er betre kjent og er eit langt betre merkenamn enn det vi som køyrer forbi kvar dag er klar over. Basert på erfaring, kan eg stolt slå fast at museet er absolutt noko å vise fram til besøkande, både turistar og forretningsfolk.

Sjåverdigheter og turistattraksjonar er tilliks med mykje anna avhengige av fornying og nye spanande attraksjonar. Det er i gode tider ein skal planlegge for dårlegare tider, nye mål må setjast og sjølv eit museum må fornye seg.

Med ishavsskuter og ishavshistorie som hobby, vert det ein del skuteprat og telefonar omkring emnet ishavsskuter.

Ein diskusjon omkring *Aarvak* sin tilstand, og hus over skuta skal eg late ligge.

Populærsetninga om å skuve ut *Aarvak* og ta inn *Polarstar* i dokka, skal eg ikkje kommentere.

Men sidan Isflaket har bede meg kome med friske tankar, og sidan eg sit heilt på sidelinja utan noka form for ansvar - vil eg kome med nokre velmeinte innspel. (Nokre vil kanskje kalle det surmaga sleivspark)

-Tilstanden til *Aarvak* er betre enn frykta, var meldinga vi via media fekk for ei tid sidan. No er eg ingen ekspert på treskuter, langt der i frå, men rimeleg bra syn har eg, og eit visst oversyn over timekostnader meiner eg å ha. Etter at overbygget over skuta no kjem på plass, skuta er tørka ut og før den er presentabel og tilgjengeleg er der mange timar med arbeid, og mykje material som må skiftast. Jadå, eg veit at det er ein museumsgjenstand, og inga ny skute, men skal den visast fram, må det vel vere i den forfatning ei skute som dreiv ishavet var i. Til dømes må etter mitt syn ishuda leggjast på igjen, og gjester må kunne setje sin fot om bord utan fare for å ende i lasterommet. Lat oss seie der kjem hus over skuta ti år etter den kom på land. Dokka og landsettinga kosta den gongen ein dryg million, huset over skuta åtte millionar kroner. Når tid, og til kva kostnad kan ein rekne at skuta er presentabel til publikum?

Det er fleire som har uttrykt frykt for at skuta og huset i staden for å verte ein attraksjon og spydspiss for Ishavsmuseet, skal verte ei belastning og ein klamp rundt foten, som hindrar vidare utvikling av sjølve museet og kanskje også vedlikehald av museumsbygningen. På Ishavsmuseet har det vorte og framleis vert det utført mange dugnadstimar, men etter mitt syn kan ein ikkje forsvare investeringar og basere drift og vedlikehald av eit slikt museum på dugnad.

I kontrast til oppstarten av bygget over skuta, står det verslitne museumsbygget. Kva med å spandere nokre tusenlappar på maling av huset før ein byggjer meir?

Så over til noko anna, som ikkje ligg under Ishavsmuseet. *Polarstar*. Det er mange som spør om skuta, og som omtrent i same andedrag spør kva vert gjort for å take vare på den. Om interessa for bevaring av *Polarstar* er tilstades, både hos eigarane og i Ishavsmuseet, trur eg tida er inne for å formalisere dette. Frå eit bevaringssynspunkt skulle ein tru at det må vere stor verdi å ta vare på den første stålskuta som endå har sine originale linjer, same overbygget, og endå til treluker.

I sommar har eg fått fleire kommentarar som går på kor flott det var på Ishavsmuseet på Brandal, men kor sjuskete og rotete det var rundt museet og i Brandal sentrum. Eg har svara at det no er betre enn på lenge, og at om dei kjem att til neste år, så vil her vere «shaina og fint». Lat oss håpe eg får litt rett. Med ønske om ein flott museumshaust, og stor beundring til redaksjonen i Isflaket som stadig klarer å halde seg på eit svært høgt nivå!

Svaret var Brandal.

Ottar Brandal – mangeårig ishavsskipper og no aktiv som ein dyktig omvisar her på Ishavsmuseet – fortel at han hausten 1948 var med ishavsskuta *Brandal* til Vest-Grønland og henta heim nokre franske forskarar som hadde vore stasjonerte der borte. Faren – Martinus Brandal, best kjend under namnet Tin – var skipper om bord. Dei gjekk så til Frankrike og stemnde opp elva Seinen og kom til byen Rouen. Det var stor stas, der var fly over som ynskte dei velkomne. Og då dei la til kai, kom der reporterar om bord som intervjuar Tin. Han fekk fleire spørsmål på engelsk, men han var ikkje spesielt god i engelsk, fortel Ottar. Kvar kjem skuta frå? - Brandal, sa Tin. Kva heiter skuta? - Brandal. Kven eig skuta? - Brandal. Kva er ditt namn? - Brandal, svara han. Kvar skal skuta når ho går herifrå? - Brandal. Svaret på alle spørsmåla var det same: Brandal. Du kan skjønne det at dei trudde han var litt tussete, smiler Ottar Brandal. Og dei spurde derfor om å få snakke med styrmannen. Kva heiter han? - Brandal, svarte Tin.



Melding frå Venneforeninga, støtteforeninga for Ishavsmuseet

Venneforeninga har bevilga kr. 50 000,- til museet, det er kr. 15 000,- til nye vindu i første etasje, og kr 35 000,- til til to kontor i 4 etg.(loftet) Beløpet skal brukast til innkjøp av isolasjon og materiale for så å dele av roma. Museet har eit stort behov for kontorplass til registrering av gjenstandar osb, og vi håper at desse roma no kan bli ein realitet ved god dugnadshjelp. Vidare vil det i regi av Venneforeninga bli ein filmettermiddag på museet søndag den 4 .november, der det vil bli vist to filmar i fra Nordaust-Ggrønland, ein fra fangstsesongane i 1952 til 54, og ein i frå 2002 som omhandler restaurering av dei gamle fangststasjonane. Det vil bli servert kaffi og kaker.



Helsing Ole-Christen Røren, formann i Ishavsmuseets venner

Skipper Kristoffer Marø

Av Martin Karlsen



Kristoffer Marø

Kristoffer Mikal Angell Landmark Marø er fødd i Brandal på Sunnmøre den 19. april 1884. Etter folkeskulen begynte Marø som fiskar i 15 års alderen.

I 1902 vart Marø med seilskuta "Minna" av Brandal, skipper Peter S. Brandal, på selfangst i Vesterisen ved Jan Mayen. Den tid vart det brukt berre seilskuter frå Sunnmøre og dei reiste ut om våren, i april månad. Dette år reiste "Minna" ut den 19. april, og det vart full last, dei hadde til og med last på dekk. Marø vart i fire år med "Minna", dei to siste som skytter.

Marø gikk så om bord i selfanger "Gunhild" som 1. skytter, og deretter som skytter med m/k "Hercules". Dette var i 1907 og dette skip var ein av dei første motordrivne selfangere frå Sunnmøre. I 1909 begynte Marø som skipper på dampselfangeren "Admiralen", reder G. Puntervold. Han førte denne til 1915 og fangsten var alltid god.



Marø førte så den nybygde selfanger d/s "Signalhorn" av Brandal, reder Peter S. Brandal, i sildefiske nokre tura, deretter fikk han tilsyn med 4 nybygde selfangere for A/S Ishavet. Desse vart ferdige i 1917, og Marø vart skipper på d/s "Ishavet". Dette var dampselfangere på 150 brt størrelse med 120 hk dampmaskiner. Han førte "Ishavet" til 1921 og hadde jamt gode fangster.

Marø førte så i 1922 selfanger "Aarvak" ein tur til Vesterisen og tok 5200 whitcoats selskinn på 9 dage i isen. Dette var den gong rekord. Han førte så igjen d/s "Ishavet" i 1923 – 1929.

Skipper Marø begynte så som fører av motorselfanger "Polarbjørn" i 1930. Dette var den nest største selfanger i landet. Hermed begynte så en rekke heldige turer på fangst i Kvitesjøen, Vesterisen og Newfoundland, samt vitenskapelige ekspedisjoner til Øst-Grønland utenom fangstsesongene. Desse ekspedisjonsturar var for regning Norges Svalbard og Ishavsundersøkelser, Oslo, og man hadde også med turister og jegere på desse turane. "Polarbjørn" vart modernisert i 1932 og fekk ny 360 hk dieselmotor og var frå den tid den beste ishavsskute i landet. Han var i 1933 med "Polarbjørn" til Øst-Grønland for kartlegging frå lufta og hadde då to fly med om bord samt i alt inkl. besetning 52 mann med på turen. "Polarbjørn" var ferdig i 1920 og den er på 326 brt.

I 1936 var man på opplodding og kartleggingstur til Svalbard.

Etter at man nokre år hadde dårligare turar til Kvitesjøen vart det aktuelt om våre største vanlige ishavsskuter kunne plaserast ved NewFoundlandsfeltet, og skipper Marø var den som gikk i spissen her under utrustningen av dei to selfangarane "Polarbjørn" og "Polaris" i 1938 til dette felt. Man hadde ein statsgaranti i fall turen ikkje gav utbytte. Skutene avgikk frå Brandal den 16. februar 1938 og kom tilbake med full last den 29. april, tilsaman 16.500 dyr. Statsgarantien vart ikkje brukt.

Marø fortsatte med "Polarbjørn" på New-Foundlandsfeltet i 1939 og dette år vart eit stort ulykkesår for fleire ishavsskuter både for turen til dette felt som for turen til Vesterisen. Det vart orkanaktig ver på overfarta, og som kjent forliste "Nyken" av Gratangen med alle mann. Videre forliste "Isfjell" og "Saltdalingen" i Atlanteren. "Polarbjørn" og "Polaris" redda mannskapet frå "Saltdalingen". d/s "Drottningholm" redda mannskapet frå "Isfjell". Skipper Marø fikk ein pokal frå den Norske regjering for redningen. Det same fikk skipper Peter Brandal og telegrafist Øyvind With. Mannskap som gjekk i kvar sin fangstbåt frå "Polarbjørn" og "Polaris" for å redde over folkene frå "Saltdalingen" fikk kvar si redningsmedalje.

Skipper Marø var med "polarbjørn" på fangst ved New Foundland under krigsutbrotet i Norge 9. april 1940, saman med selfangerne "Arktos" og "Polaris" frå Brandal, og vidare m/s "Quest" og "Selis" frå Tromsø.

Dei gikk inn til St. Johns, New Foundland, med fangsten. Dei hadde full last på 12.200 dyr som vart levert der. Deretter vart skutene rekvirert av den Norske regjering.

Skipper Marø dreiv selfangst våren 1941, 1944 og 1945 frå Halifax, Nova Scotia, og fikk alltid full last.

I alle desse åra, skipper Marø har vore ishavsskipper i 37 år og i alt reist på selfangst i ishavet til sammen 44 år, har Marø vore med å bringe heim følgande fangstar.

Seilskøye "Minna"	tilsamen ca.	6000 dyr
Seilskøyte "Gunhild"		2800
M/S "Hercules"		2300
D/S "Admiralen"		12000
D/S "Aarvak"		7000
D/S "Ishavet"		44000
M/S "Polarbjørn"		96589
i alt		170689 dyr

Skipper Marø har vore med å redde følgande mannskap som har forlist i Ishavet og Atlanteren:

I 1905 redda seilskøyta "Gunhild" mannskapet på "Prins Olav" ex "Marta" i Vesterisen etter at den var forlist i isen. Mannskapet oppheldt seg på isen.

I 1913 reddet han med "Admiralen" mannskap på motorskuta "Narvik" frå Kopervik som var kome i Brand ved Island. Han slepte skuta inn til Siglufjord der den seinare sakk ute i fjorden.

I 1925 redda han med d/s "Ishavet" mannskap frå "Polheim" som forliste i Grønlandsstredet.

I Kvitesjøen redda han med "Ishavet" på ein liten nordlansk selfangerskute. Dette var i 1928.

I 1933 redda han med selfanger "Polarbjørn" mannskapet på M/S "Hjelmen" ved dens forlis i Kvitesjøen.



Marø med sekstanten ombord i Polarbjørn

I 1935 redda han mannskapet på Oslo selfangeren "Fryser-1" i Vesterisen ved Jan Mayen.

I 1939 redda han saman med selfanger "Polaris" mannskapet frå Saltdalingen ved dennes forlis i Atlanteren i februar måned.

Under krigen vart "Polarbjørn" charta frå Den Amerikanske Arme for tura til Labrador, Vest-Grønland og Øst-Grønland i den tid skuta ikkje dreiv fangst og Marø foretok ei rekke heldige turar i desse egne under krigen.

Første krigsår sendte den Norske Regjering i London "Polarbjørn" skipper Marø for tur til Øst-grønland med forsyninger til overvintrarar og meteorologar i samarbeid med oppsynsskipet "Fridtjof Nansen". Etter denne tur gikk man tilbake til St.Johns. I september samme år forliste selfanger "Arktos" sør for New Foundland og "Polarbjørn" gikk til assistanse og berga folket.

I 1941, etter selfangstturen, gikk man til St. Lawrence med selolje og seinare til New York med selskinn, deretter la amerikanarane beslag på skuta. Dette i desember 1941. Den gikk så med bombelaster mellom New York og St. Johns. Ut på året 1942 vart det turar til Labrador, Vest-Grønland, Island og Øst-Grønland med forsyninger til vervarslingsstasjonar og bygging av stasjoner og flyplasser, transport av bygningsarbeidere m.m. Man fortsatte i denne farta, og det vart transportert bomber til flyplasser på Vest-Grønland mv.

Seinhausten 1943 var "Polarbjørn" på veg til Angmasalik med forsyningar. Det var i november måned og da man en dag låg stille ved Grønland for maskinstopp oppdaga dei noko som blinka opp i land. Det vart reist i land med motorbåt og det viste seg å vere tre forkomne amerikanske flygarar som hadde styrta der oppe. Dei signaliserte med ein spegel i sola. Flygarane var i ytterst forkomen stand, så dei vart redda i siste liten. Dei hadde oppholdt seg der, dette var på ca 62 grader nord, i elleve døgn og levde på tabelettar og vatn. Dei var svært så forfrosne.

Same år då "Polarbjørn" var på tur til Claveringsfjorden på Øst-Grønland for bygging av vervarslingsstasjon saman med nokre amerikanske batar. En dag kom så eit fly med beskjed om at ein av dei amerikanske båtane hadde brote rorstamma og bad om assistanse frå "Polarbjørn". "Polarbjørn" gikk til assistanse og slepte båten inn til Eskimones på Øst-Grønland der dei fikk rigga til naudror så dei kunne gå med eiga hjelp. For dette fikk mannskapet ein penge påskjøning frå amerikanarane.

I 1944 skulle det byggast ein ny stasjon i Scoresbysund og "Polarbjørn" vart engasjert saman med ein liten amerikansk troppebåt for dette arbeidet. Etter at dette arbeidet var utført vart Marø engasjert som islos på same troppebåt til tur til amerikansk flyplass nord for Angmasallik.

Skipper Marø hadde hell med alle turar, og amerikanerne ville ha han til å fortsette i tjeneste derborte også etter krigen, men sjølv sagt ville han heim til Norge etter at krigen var slutt, og han kom heim med ein liten Canadisk skonnert som var døypt "Minna". Dette var ein 100 tonns Nova Scotia skonnert som var innkjøpt etter "Arktos" sitt forlis. Dei kom heim til Brandal den 20. juli 1945 lasta med kveitemjøl m.m. mens "Polarbjørn" fortsatte beskjeftelsen i Canada med skipper Henrik Marø som fører.

Skipper Kristoffer Marø fikk i si tid diplom frå Norsk Selskap for fiskerienes fremme.

I 1948 vart Marø fører av den første stålbygde selfanger, M/S "Polarstar". Han vart partsreiar i dette farty og gikk ut på selfangst til New Foundland i 1949 og tok full fangst med 14162 dyr. Marø førte skipet på samme felt, og på ekspedisjonar til Øst-Grønland, dei neste tre år og tok kvart år full last. I 1950 tok han 18757 dyr, 1951 – 17863 dyr og 1952 – 16523 dyr. I alt 67305 dyr. Kristoffer Marø har såleis fanga i alt 237.994 dyr! Dette antas å vere norsk rekord på ein fangstskipper.

Han har reist 48 årssesoner på fangst i ishavet og derav 41 som skipper.



Ishavsmuseet har lagt bak seg ein ny sommarsesong, den beste på sju år. Besøkande frå inn- og utland har funne vegen til Brandal i regnveret. Auke har vi også hatt med besøk i forbindelse med selskap, kurs og konferansar. Spesielt gledelig er det at meir folk frå ålesundsområde legg sine selskap til Brandal.

Godt besøk var det også under forskningsdagane 29. september. Også ishavskvelden under Hareidsstemna var det godt besøk med 160 frammøtte til ein strålande kveld på museet.

4. november skipar Venneforeininga til filmdag på museet. Fangstmannsliv på Nordaust - Grønland 1952-1954 og Restaurering av Kap-Herschell og Myggbukta i 2002 er filmane som blir viste.

Arbeidet med vernehus over Aarvak er no kome i gang. I skrivande stund er det forskalings- og betongarbeid som foregår. Eit moderne bygg i glas skal verne og samstundes skape interesse rundt den freda skuta. Ei 12-13 meter høg bygning med ei grunnflate på 550 kvadratmeter skal etter kvart huse ishavsskuta «Aarvak» Bygget vil gje Brandal og Ishavsmuseet ein langt større tyngde som attraksjon overfor besøkande enn i dag. Går alt etter planen skal bygget stå ferdig i juni 2008.

Ein ny isbjørn har også funne vegen til Brandal. Det er Eigendomsselskapet til gamle Ulstein Hotel som har gitt denne fine gåva til Ishavsmuseet. Isbjørnen har før stått på Ulstein Hotel i Varleite.

Skuter som forliste -8

D/S «Jopeter» tilhørde reiarlaget Peter S. Brandal & Co. A/S på Brandal. Skuta var på 98 bruttotonn, bygd av tre i 1911. Maskina vart sett inn i 1912.

Skipper på «Jopeter» ved forliset i Grønlandsstrødet den 4. juli 1932 var 44 år gamle Johan Petersen Brandal frå Brandal. 1. skyttar og styrmann var Modulf Pedersen Hovden, 37 år frå Ørsta, og maskinist 52 år gamle Olaf Fredrik Henriksen frå Lauvstad.

Sjøforklaringa vart halden ved Aalesund byrett den 27. juli 1932 og administrert av bydommar Christofer Ferlew, med hamnefogd Arnold Christiansen som rettsvitne.

«Jopeter» var kaskotrygda for $\frac{3}{4}$ av ein takst på kr. 30.000,- Dessutan utstyr/utrustning og mannskapets tøy og effekter for kr. 13.000,-

I si heilheit fylgjer «Beretningen om sælfanger Jopeters forlis» undertegna av fører johan P. Brandal, samt sjøforklaringa ved Aalesund byrett 27. juli 1932.

God lesnad, Sigbjørn K. Rosbach Røren.

Utskrift
av
R E T T S B O K

for



A A L E S U N D B Y R E T T .

Aar 1932 den 27. juli blev rett holdt på byfogedkontoret
s jøkyndig
adm. av bydommeren med rettsvidne: havnefoged Christiansen, der har
avgitt forsikring før.
Sak nr. 48/1932- B.

Bjæforklaring vedkommende D/S "Jopeter"s forlis i Grøn-
landsstredet.

Tilstede: For Søndmøre Gjens. Assurancefor. for Ishavs-
fartøier Møller- Christensen, for redariket Martin Carlsen som
medlem av styret av Peter S. Brandal & Co. A/S, - Skibsinspek-
tøren ved Aspelund Johansen var varslet, men var bortreist.

Fremstod: Johan Petersen Brandal, 44 år gammel, fører
av "Jopeter",, bopel Brandal.

Han fremla beretning om om sølfanger "Jopeters" for-
lis, hvilken han erklærte at ha forfattet og underskrevet, og hvil-
ken han læste op i retten og ~~konstateret~~ ^{vedtok} som riktig. Han bemerket
at skibet ikke hadde nogen journal. - Skibets fartscertifikat
var lorden. Journalen var innsendt i anledning av Grønlandssørs-
målet, derfor var ikke den ombord.

Han oplyste at der blev berget 2 fangstbåter, 4 geværer
1 båtkikkert og 1 topkikkert, 2 kompasser, 1 pikfall og 1 indre-
fall. Der blev bjerget endel prøviant fra skibet og motorskib
"Gagnir"berget endel avspekket skind og "Brandal"endel dyr, som
blev tatt fra sjøen, idet de fløt op da skibet sank.

Vandet gik så fort op i lugaverne at mannskapet ikke fik tid til at bjerge noget av sitt tøj.

Oplæst og vedtatt.

Fremsted som 1ste vidne: Medulf Pedersen Hpvden, 37 år gammel, 1ste skytter og styrmann på "Jopeter", bopel Ørsta.

Med skibets rederi ubeslektet og uforbunden, formantes, gjordes bekjendt med edens betydning

Måndag den 4. juli hadde Jopeter fortøiet ved et isflag og mannskapet var gått igang med å spekke fangsten og plutselig kjendte de et støt i skibet som må være frembragt ved en iskalv som var kommet unda det flak som de lå fortøiet til. De gjorde klar i maskinen og gikk til et andet isflak. På veien merket man at skibet var lekk. Da vannet nådde fyrgangen var de kommet til et andet isflak som de gikk iland på. De fikk berget iland på flaket noget mat, men det var ikke anledning til å berge noget annet ~~vekket tøj~~, da skibet sank så hurtig. Straks de merket at der var fare på ferde signaliserte de til de andre skibe og "Gugnir" og "Brandal" kom til assistance. "Gugnir" berget noget skinn og "Brandal" nogen dyr som lå i sjøen. Grunden til forliset er at en iskalv har slått hull i bunnen på skibet.

Oplæst og vedtat.

Vidnet edfæstedes og fratrådte.

Fremsted som 2det vidne: Olaf Fredrik Henriksen, 52 år gammel maskinist, bopel: Lauvstad, med rederiet ubeslektet og uforbunden, formantes og gjordes bekjendt med edens betydning.

Vidnet var maskinist på "Jopeter". Måndag den 4. juli mens de var i Grønlandsstredet merket han et støt i skuten, hvorfor han gikk op og spurte hvad som var på ferde. Man trodde at fortøiningerne var stubbet, hvorfor han fikk ordre til å gjøre maskinen klar for å gå til et andet flak. Da han kom ned i maskinen merket han at skibet var lekk, hvorfor han meldte av dette.

De gikk så til nærmeste brukelige isflak og da de kom dit og helt på å fortøie var vannstanden kommen op i fyrgangen . På vei til flaket hadde de bragt proviant op på dekk og denne førte de nu op på isflaket. Da han kjendte støtet var kl. ca. 8 aften mens skibet dens/sank kl. 1 natt. Mellom 10 - 11 var "Gugnir" kommet til assistance. "Brandal" kom ca. kl. 12. Intet blev berget av mannskapets tøj . "Gugnir" berget nogen spekkedes skinn og "Brandal" nogen dyr som fløt op. Mannskapet berget 2 fangstbåter, endel geværer etpar kikkerter, kompas og et pikfall og 1 indrefall. Skibet var tett før den fik omtalte støt. Straks efter dette støt blev pumpe satt igang og den fungerte udmerket, men det hjalp kuganakkings ikke.

Oplæst og vedtatt.

Vidnet edfæstedes og fratrådte.

Fremstod som 3. vidne: Albert Karlsen Lillebø, 19 år gammel, 2den skytter på "Jopeter", med rederiet ubeslektet og uforbunden, formantes, gjordes bekjendt med edens betydning og ansvaret ved å avgi falsk forklaring.

Mens "Jopeter" den 4. juli befandt sig i Grønvaldsstredet og de hadde fortøiet ved et flak og drev på å spekke fangsten, kjendte han at skuten fik et støt som rev løs fortøiningerne fra flaket og kapteinen gikk på breen og slog ferover før å gå til et andet flak. Kl. var 8 aften da "Jopeter" fik støtet. De gikk så til nærmeste flak som vel var en 300 meter borte. På veien merket de at skibet var lekk og at vannstanden steg, trods pumpen var satt i virksomhet, hvorfor de berget proviant op på dekket, Da de kom til isflaket fortøiet de til dette og bragte proviante op på flaket. Straks da de merket at skibet var lekk signaliser de efter hjelp. "Gugnir" kom til undsetning kl. 10 aften og "Brandal" kl. 12. Der blev ikke berget noget av mannskapets tøj og var heller ikke anledning hertil.

"Gugnir" berget nogen spekkede skind og "Brandal" nogen
dyr som fløt op. Mannskapet berget 2 fangetbåter, 4 geværer,
2 kikkerter, 2 kompasser, 1 pikfall og 1 indrefall. Skibet
sank kl. 1 natt. Det var uråd å få tettet det. Mannskapet
gik ombord i "Brandal".

Opløst og vedtat.

Vidnet edfæstedes og fratrådte.

Rettsvidnet hadde intet at bemerke.

Retten hevet.

Christofer Ferslew

Arnold Christiansen.

-/-

-/-

Til statskassen betalt:

For behandling Kr. 10.00

" skrivning av 3

ark a kr. 1.60 " 4.80

Kr. 14.80

- fjorten 80/100 - kroner.

Overensstemmende med retts-
boken og det fremlagte
bekreftes.

Rett utskrift.
7. mai.
Ofer



Bebetning om sælfanger Jopeters forlis.

Mandag den 4 Juli befant D/K " Jopeter" av Aalesund sig paa fangstfeltet vest i Danskestræte. Den omtrentlige posisjon var 65° 50' n.br. l.v. Gr. 32° 35'.

Vi hadde skuttet aa fangste, og tok fast i et isflak for aa spekke av fangsten, som var ca. 1000 sæl. Vi laa fast i dette flak fra kl. ²/₇ til kl. 14, men da dette flak satte oss vest i en tett Isbakse, besluttet vi aa gaa i sydostlig retning ut i slakkere is. Vinden var frisk O.N.O. med noenlunde sigtbart ver.

Kl. 17 var vi kommet ut i slak is, og vi tok fast i et stort isflak med fortøining fra baugen. Efterat vi var fortøiet var alle mann i arbeide med aa spekke.

Kl. 20 merket vi plutselig et støt mot skipssiden. Det viste sig aa være en iskalv som var kommet unda det flak hvori vi laa fast. Iskalven traf skipsbunden foran om forvantet paa styrbord side. Fortøiningen ripped, og skipet drev klar av flaket.

Like efter støtet kom maskinisten paa dekke og spurte efter hvad der var iveien. Han blev bekjenntgjort med dette, og fik samtidig ordre om og gjøre maskinen klar til gang, for at gaa til et andet isflak og ta fast der.

Straks efter gik jeg paa broen og tok roret, samtidig med at jeg ringte forover i maskinen.

Maskinisten satte maskinen i gang, men merket i det samme at vannstanden akterfor maskinen var sterkt atigende. Han sprang øieblikkelig paa dekk og varskudde at skipet var lekk, hvorpaa han hurtig for ned igjen og satte lensejektoren og nødlensen i gang.

Trods dette steg vannet hurtig i maskinrummet.

Nu var det ogsaa synligt paa dekke at skipet hadde faatt en alvorlig

lekasje, idet baugen begynte at synke mere og mere. Vi skjønnte da at skipet ikke vilde holde så flytende i særlig lang tid, derfor blev fangstbaatene gjort klar til laarings, og kursen satt mot nærmeste isflak som laa ca. 300 meter borte. Mannskapet blev satt i arbeide med at bjerge proviant op paa dekk.

I det samme vi hadde faat fast i isflaket var vannet steget saa høit at fyren under kjelen blev slukket. Vi heiste flagget og fløitet til sælfangerne "Gungnir" og "Brandal" som var innenfor synsvidden, for at henlede deres oppmerksomhet paa oss. Derefter laarte vi baatene, og begynte at bjerge provianten opp paa isen.

Kl. 21 ³⁰ laa skipet saa lavt paa vannet, samtidig med at det krenket sterk over til styrbord, at vi fannt det risikabelt at øpholde oss ombord.

Omtrent kl. 22 kom "Gungnir" til isflaket, og kl. 24 kom "Brandal" som hadde oppfattet vaare signaler. Den 5 juli kl. 1 sank D/K "Jopeter".

Hele besetningen flyttet om bord i "Brandal".

Fører av D/K "Jopeter"

Johan P. Brandal.

*Retts utskrift.
1. Mai
Hua.*



Ei omvising med overrasking.

Ingrid Årstad - femåringen frå *Skagerak*-forliset - på nytt besøk ved Ishavsmuseet

Av Magnus Sefland

I januar 2007 hadde ei gruppe tilsette i Kystverket og ein del av Kystverket sine samarbeidspartnarar eit møte i Ålesund. I samband med møtet besøkte gruppa også Ishavsmuseet i Brandal. Der fekk dei servering og omvising etter det opplegget som museet ofte presenterar for besøkande grupper.

Kåre Pilskog viste gruppa rundt, slik han har gjort med mange grupper tidlegare. Han fortalde om selfangst, overvintringar, ekspedisjonar, forlis og bergingsaksjonar.



I omtalen av bergingsaksjonane tok Pilskog også med berginga av folka frå ferja *Skagerak* som forliste utanfor Hirtshals i Danmark i 1966. Den gong kom *Polarhav* av Brandal til og plukka opp 30 personar. Ved bildemontasjen om *Skagerak*-berginga fortalde Pilskog om evakueringa frå havaristen. Den fransk-norske femåringen Ingrid Årstad kom bort frå foreldra, vart kasta på sjøen og plukka opp av folka i ein redningsflåte. Etter ei tid vart alle i flåten tekne opp av *Polarhav*. Ved orientering om denne hendinga peika Pilskog på bildet på veggen der matros Norvald Midtbø ber femåringen i land frå *Polarhav* i Kristiansand.

Nettopp på det tidspunkt i omvisinga greip ei dame blant dei besøkande ordet. Ho sa at femåringen på bildet - det var ho sjølv, det! Dama var altså Ingrid Årstad frå Stavanger, identisk med femåringen frå *Skagerak*-forliset i 1966. Saman med Jarle Sandvik, Arne Røbekk, Oddvar Djupvik og Norvald Midtbø var ho heidersgjest ved ishavskvelden i 2001, då museet mintest bergingsaksjonen i samband med *Skagerak*-forliset.

Ingrid si utsegn skapte naturleg nok ein del oppstuss i gruppa av besøkande. Kåre Pilskog visste på førehand ingenting om at Ingrid var med i gruppa. Men undervegs i omvisinga merka han seg ei dame som syntest å vere litt meir interessert enn ein del av dei andre i gruppa. Frå sine mange tidlegare omvisingar var han van med at besøkande stadig grip ordet med spørsmål og kommentarar. Men dette var ekstraordinært. Pilskog vart med det same ein smule overrumpla av kommentaren som kom. Pilskog har vore maskinist på *Polarhav*, blant anna på ekspedisjon til Antarktis. Han kjende godt skipper Jarle Sandvik og dei andre som stod ombord i *Polarhav* i 1966 og som utførte berginga av folk frå *Skagerak*. Pilskog var sjølv til stades på ishavskvelden i 2001. Han hugsa godt Ingrid frå ishavskvelden og gledde seg over gjensynet, sjølv om han ikkje kjende henne igjen blant dei besøkande.



Etter at Ingrid gav seg til kjenne, endra omvisinga preg, og det vart takk-for-sist og gjensynsklem. Samtalen dreia seg då naturleg nok meir om *Polarhav*-folka og *Skagerak*-berginga.

Ingrid Årstad er utdanna ingeniør og arbeider nå i Petroleumstilsynet i Stavanger. Der har ho ansvar for saker som gjeld helse, miljø og tryggleik. Det var i den samanheng ho deltok i møtet som Kystverket skipa til i Ålesund. Ved sida av arbeid på fulltid studerar ho til mastergrad i leiing.

Han pappa he fått lus.

Av Rolf O. Klepp



Av born og fulle folk får ein vite sanninga, heiter det. Frå gutedagane minnest eg at det var enkelte ting som ikkje måtte kome andre for øyre. Kvinnfolka skaut rygg og kviskra når det vart tale om blødningar, abort, skabb og lus. Heller ikkje måtte ein syne seg ute første juledag, kva no det skulle tene til. Folk var varsame med omdømet sitt. Særleg dei som fekk ord på seg for å ha lus i hus, vart seint kvitt det stempelet. Ein gong lus alltid lus.

I dag kan ein le av dette, den gong var det ei tragedie for som vart råka, og Gud skal vite at det ikkje var lett for mange. Denne fortellinga handlar om lus.

Like visst som at hausten kjem, høyrer ein fortalt frå skular og barnehagar om at no er ho oppdaga. Lækjarar og anna helsepersonell rykkjer ut i avisene og fortel at inga katastrofe trugar, ta det med ro, dyret er ufårleg, berre litt plagsamt. Det er sjølvsaugt lus det er tale om. Etter gamal overtru tyder lus rikdom, ein skulle difor tru at ho var meir ettertrakta som husdyr i desse tider, akk ja.

Far som dreiv ishavsfangt heile sitt vaksne liv, fortalde mykje om lus fordi dei på einskilde turar til isen vart ille plaga av desse småkrypa. På grunn av fargen vart lusa kalla *gråside*. Særleg morosamt tykte eg det var når fleire av desse ishavsveteranane på Engeset var samla og temaet lus var oppe. Det kunne vore skrive mange bøker om lus, luseplage, forsøk på luseutrydding og overtru i samband med dette hata dyret. Ja, ikkje minst overtru. Eg minnest noko far sin gode ven, Sivert Engeset, fortalde ved eit slikt høve. Han var skipper på ishavsskuta *Brandal*. Det var påske. Mange skuter var samla oppe i isen. Var det mogeleg, låg skutene side om side. Det går gjetord om desse påskesamkomene. Sivert fortalde at det hadde vore eit innmari godt luseår. No var skutene komne i fangst att etter påskesamlinga. Selfangaren *Randi* var mellom dei som tok del i feiringa. Luseplaga hadde vore stor der om bord. Det rare var at no var lusa sporlaust vekk. Det fanst ikkje sorten, korkje på folk eller bår. Ho hadde forlete dei. Derimot var skuta som *Randi* hadde lege ved sida av, overstrøymd av sorten. Dette tok dei som eit dårleg teikn, noko som heldt stikk. Skuta forliste på denne turen. Mange kjende seg trygge alt medan lusa ikkje var gått frå borde.

Når far kom heim etter ein tur på ishavet, bar han den store kofferten i handa si. Den var etter ein slik tur full av skitne klede og kanskje ei og anna lusa og. Når han var ventande, speida me borna og ikkje minst mor etter han frå kjøkenvindauget. I svingen like med heimen vår stod det eit lite raudt hus. Det rare var, tykte me borna, at far stundom stogga der, sette frå seg kofferten og stirde mot kjøkenglaset der me stod og venta på han. Dette var teiknet han gav mor på at det hadde vore lus ombord på denne turen. Mor fekk det då brått annsamt med å skyss oss av garde. At noko var gale, det forstod me, men kva? Det heile minte om når

jordmora var i hus på Engeset og den fødande skreik so ein høyrde det utomveggs. Då og vart me skyssa til skogs til det heile var over. Men dette med far og kofferten var mystisk.

Det som hende etter at me borna vel var ute av huset, var fylgjande. Mor losa far til vaskekjellaren. Døra vart låst, og gardina i kjellarvindaugget trekt godt føre. Så vart far avkledd frå topp til tå. Dressen han hadde på seg og kleda som var i kofferten, vart stappa i den største klestampen som fanst i huset. Eit stort trelok vart lagt på, og den store ovale steinen som vart brukt til å presse syltaflesk med, heldt loket på plass. Så var turen komen til far. Han vart grundig saumfaren av mor. Ikkje ein stad på kroppen gjekk klar. Noko me tykte var rart, var at me høyrde lått frå kjellaren medan dette stod på. Dagen etter ein slik renselsesprosess fekk eg i oppdrag av mor å gå til apoteket med ein godt samanbretta hugselapp i handa og streng beskjed om å levere lappen til «Åtta-Signe». Som mange visseleg veit, hadde Signe Engeset arbeidsplassen sin ved Volda Apotek i over ein mannsalder. Med sitt vinnande vesen fekk ho difor meir tiltru i slike saker enn nokon annan. Eg stod der saman med dei andre kundane og tviheldt på lappen min. Men inga Signe kom. Til sist spurde apotekaren kva ærendet mitt var. Eg sa då høgt og klårt at mor hadde bede meg handle berre med «Åtta-Signe». - Kvifor det? - Jau, svara eg, på lappen stend det at eg skal ha lusepulver. Han pappa he fått lus.

Maa sige det gjorde godt at se de hjemlige trakter igjen.

Av Finn Sindre Eliassen

Dagbok ført av Adolf Brandal om en overvintring på øst-Grønland 1908-1909.

På Ishavsmuseet står skia til Adolf Brandal. Vi trur at det er skia han brukte då han overvintra på Aust-Grønland med Floren-ekspedisjonen frå 1908 til 1909. Eg hugsar så vidt Adolf Brandal frå hans eldre år. Han hadde bart; han såg snill ut, men han sa ikkje stort. I lag med systera Rakel dreiv han småbruket Dalebø fremst i Indredalen i Brandal til han døydde 81 år gammal i 1960. Han var sterkt litterært og historisk interessert og førte ei omfattande korrespondanse. I unge år dreiv han ishavet. Seinare gjekk han i mange år til og frå arbeidet sitt på Brandal Sildoljefabrikk. Nøysom som han var, tok han med seg heim loka på klorkalkfata dei brukte på fabrikken og nytta dei til takktekking på løa. Han la dei som skiferheller. Ei framifrå takktekking som enno står etter så lang tid. Eg visste ikkje då at denne smålåtne mannen hadde ei fortid som fangstmann; at han hadde overvintra på Aust-Grønland i unge år; og at han hadde skrive ei spennande dagbok om strabasane der borte. Når ein er ung sjølv, trur ein gjerne at dei som er gamle, har vore gamle alltid, men slik er det ikkje.



Ekspedisjonen la ut frå Noreg med sju mann om bord. Dei første linene i dagboka lyder slik: *Torsdag 18. juni. Endelig er vi klar at seile, vi har bedt farvel med vore kjendte og kjære. Mens vi siger udover med kurs for Staursundet, bringer de os en sidste hilsen i form af en viften med lommetørklæder. Vi svarer med flaget ved at heise og senke det tre gange – et farvel.*

Skipper på turen var Severin Liavåg som også var partreiar i lag med kjøpmann H. Koppernæs i Ålesund. Skyttar var Adolf Brandal. Vidare var desse med: Peder E. P. Brandal, Mathias L. Hjellvold, Johannes Dreyer Larsen, Baard Berge og Johan A. Hareide. Mathias L. Hjellvold som kom frå Borge i Lofoten, hadde med seg fotoapparat. Skal tru om fotografia han tok, finst nokon stad? Dei reiste med seilskuta Floren som var 37 bruttotonn; bygd av Hans Gravdal i Sunnhordland. Dei var rusta ut for ein ekspedisjon på to år.



Adolf Brandal

Då dei kom over, fordelte dei seg på to stasjonar som dei bygde; den eine ved Kapp Wynn og den andre ved Kapp Borlase Warren i ei jordhytte som dei kalla Borganes som ligg omtrent to og ei halv mil sør for Kapp Wynn. I Borganes overvintra tre av ekspedisjonsdeltakarane – mellom dei Adolf Brandal.

Hovudstasjonen var stasjonshuset ved Kapp Wynn der mellom andre skipper Liavåg heldt hus. Adolf Brandal laut over ansvaret for ekspedisjonen då Severin Liavåg og yngstemann, Johan A. Hareide, omkom medan dei var på bjørnejakt.

Den vesle dagboka som Adolf Brandal førte under overvintringa på Aust-Grønland frå 1908 til 1909, høyrer i dag til i den klassiske polarlitteraturen. Boka kom ut i 1930, utgitt av Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser. Boka vart også utgitt som årsskrift av Hareid historielag i 1974.

Det er ikkje uproblematisk for oss i vår tid å lese denne boka. Det har ikkje noko med språkforma å gjere. Adolf skreiv rett nok på eit nokså stivt dansk-norsk, med flittig bruk av dialektord og norske seiemåtar. Men dei knappe formuleringane er levande og personleg forma, delvis humoristiske. Som då han sit og plundrar med revefellene ein dag:

Tirsdag 1. December. Idag har jeg kogt og stegt kager. Vi er saa at sige uddannede husmødre nu. Staten faar vel slippe at bevilge stipendier til videre uddannelse for os ialfald, samtidig som vi udvikler os til drabelige rævefeldebyggere, en kunst vi kunde benytte til for eks. ombygning af fængsler og opdragelsesanstalter. Altsammen baseret paa den kunst vi har udviklet – nemlig at dørene kan lukkes sindrigt igjen.



«Liavåghytta» på Kapp Wynn. Foto: H. Landmark

Nei, problemet ligg på eit anna plan enn det språklege.

Det er ikkje lett for ein notidig lesar å nullstille seg slik at han kan forstå kva det var mannskapet på Floren eigentleg prøvde på. Dei var ute etter å arbeide som pelsjegarar. Dei

arbeidde for levebrødet. Dei ville fange polarrev, ulv og isbjørn og moskus. Og ryper og hare til matauk.

Som selfangarar hadde dei vore inn under kysten i tidlegare år og hadde fått hug til å prøve seg som fangsfolk på land. Men dei hadde ingen politiske eller territorielle ambisjonar. Dei ville tene pengar til livsopphaldet. Dei var ikkje ute etter å gjere landnåm.

Hugen til å leggje land under seg grodde fram nokre år seinare i andre krinsar. Og dessverre kom der eit norsk landnåm på Grønland. På 1920-talet og ei tid utetter fekk vi ei periode med norsk ishavsimperialisme; for å bruke historikaren Arnljot Løseth sitt råkande uttrykk. Det vart i denne perioden frå norsk side til og med gjort krav på område i Antarktis.

Mellom vår tid og Floren-ekspedisjonen ligg også perioden med norske politiske ambisjonar på Nordaust-Grønland; Adolf Hoel! Og den 27. juni 1931 okkuperte sunnmøringen Hallvard Devold i lag med fire andre menn eit område i Myggbukta. Området mellom 71° 30' og 75° 40' N kalla dei Erik Raudes Land og drog liner tilbake til det dei såg på som den norrøne stordomstida. Devold sende eit telegram for å opplyse om okkupasjonen:

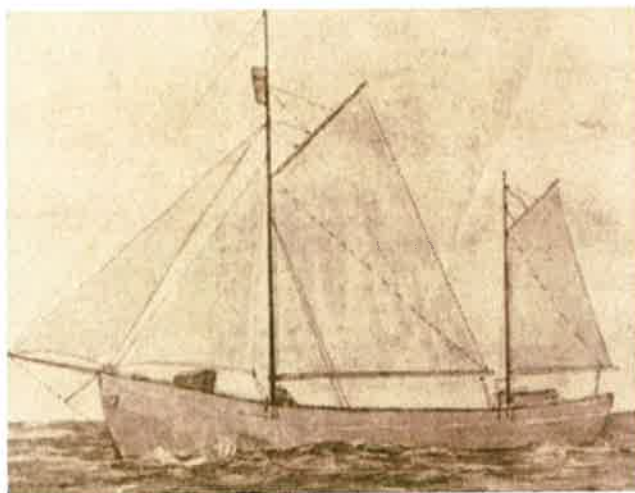
I nærvær av Eiliv Herdal, Tor Halle, Ingvald Strøm og Søren Richter er idag det norske flagg heist i Myggbukta. Og landet mellom Karlsbergfjord i syd og Besselfjord i nord okkupert i Hans Majestet Kong Haakons navn. Landet har vi kalt Eirik Raudes land.

I utgangspunktet var okkupasjonen privat, men den norske regjeringa stilte seg bak. Forsvarsminister Vidkun Quisling gav ordre om at marinen skulle stø okkupasjonen om det trongst. Og den norske regjeringa stadfeste okkupasjonen den 10. juli 1931. Noreg og Danmark sa seg etter ei tid viljuge til å la Den internasjonale domstolen i Haag dømme i den vanskelege saka. Frå norsk side vart mellom andre dokument også Adolf Brandal si dagbok lagd fram for å dokumentere norsk aktivitet i det omstridde området. Domstolen kom fram til at det norske suverenitetskravet på Aust-Grønland var ugyldig etter internasjonal rett. Noreg aksepterte avgjerda og avbraut okkupasjonen den 5. april 1933.

Det må seiast at det gjekk dårleg med Floren-ekspedisjonen. Vêret var skralt med mykje skifte mellom kulde og mildvêr. Det var mange stormar og rikeleg med skodde. Felleane var for dårlege. Og uhella stod i kø. Men det verste som råka dei, var sjølvsaugt at dei miste skipperen Severin Liavåg og yngstemann ombord, Johan A. Hareide, som gjekk gjennom isen og drukna då dei var på bjørnejakt den 12 mai.

Det ligg nok mykje i dei siste orda i dagboka til Adolf Brandal:

Fredag 27. august. Ankom til Aalesund kl 8 morgenen. Efter at ha gaat til anker og gjort fast seilene, fik vi mange besøkende, som havde lyst at høre, hvordan vi havde levet derborte. Deriblandt professor Fridtjof Nansen som laa i Aalesund med Veslemøy. Maa sige det gjorde godt at se de hjemlige trakter igjen.



«Floren» teikna av Benjamin Brandal.

B

PORTO
BETALT
P.P
AVTALE
617108/7

**ARKTISK NÆRINGSDRIFT
V/ ARNFINN J KARLSEN
6070 TJØRVÅG
700 84262 - 906 60438
E - brev - arnfinn@polargodt.no**

Vi sel isbjørnskin, selskin og skaffar elles alt i arktiske skinn. Nett no, har vi eit isbjørnskin med utstoppa kranie, eit uvanleg flott eksemplar som vart fangsta på Grønland i februar 06. Kan sjåast på kontoret i Tjørvg.