



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 3– 2015 17. årgang kr. 70,-

Leiar:

Gode lesar

I skrivande stund har vi runda midten av september. Sommarsesongen er over, sjølv om det framleis i dag er godt over 20 grader ute. Ved sjøfronten til Ishavsmuseet tel eg over 20 fiskarar som med fisketroe frå land dreg opp så mykje makrell dei berre vil. Tidligare i dag talde eg over 50 kval som jaga den same makrellen nesten heilt opp i fjørasteinane her.

Eg kom i prat med eine fiskaren som sto der. Det viste seg at han var frå Gdansk og var ute etter makrell til middag.

Samtalen gjekk på «teiknespråk-norsk-polsk-engelsk». Eg peika på to kval og ville heller ha dei til middag.

Då var eg «Crazy» og det kom fleire polske glosar som eg skal la vere å ta opp att. Samtalen var i grunnen over, og eg let vere å prøve meg på formidling om norsk sel- og kvalfangst.

Formidling har det derimot vore mykje av på Ishavsmuseet i sommar. Vi har hatt godt besøk heile sesongen, sjølv om det ikkje vart ny rekord i år.

Det er gledeleg å sjå at dei organiserte turane med buss aukar i omfang. Også svært gledeleg at det har vore fleire grupper på besøk frå cruisebåtar som ligg i Ålesund dette året.

Noko anna som gler oss mykje på museet er alle gåvene som framleis kjem inn i form av gjenstandar og foto. Ei svært generøs gave kom til museet frå Tore Rasmussen i sommar. Det kan du lese meir om på side 24.

Elles kan du i denne utgåva av Isflaket lese om korleis det gjekk då «Havsel» med skipper Bjørne Kvernmo plukka opp FRAM 2014/15 – ekspedisjonen beståande av Yngve Kristoffersen og Audun Tholfsen, ved Nordaust-Grønland.

Dei karane har i eit år drive over Nordpolen med sin 8 tonns Hovercraft-lufteputebåt «Sabvabaa». Namnet tyder «flyter hurtig over», og det er

nettopp dette Kristoffersen og Tholfsen har gjort i nesten eit år.

Tholfsen kjem seinare til Ishavsmuseet med foredrag om ekspedisjonen.

Bjarne Brobakken har skrive ein artikkel om Ingvar på Holmenes, og i denne utgåva kan ein også lese litt om ei tysk polargåte. Jens Peder Brandal har hatt samtal med Jon Jakobsen som har mimra om sine turar på ishavet.

Helge Ødegård har med ei historie om sildefiske.

I spalta Frå arkivet fortel ishavsskipper Johan Olsen om ei oversigling til Newfoundland i 1914 med «Njörd». Dei brukte 60 døgn over. Knut B. Brandal har skrive om ishavsturen med «Admiralen» i 1915 som er med her i bladet i spalta Eit 100 års minne.

I år er det også 100 år sidan ishavsskuta «Aarvak» kom til Brandal. Innkjøpt av Peter S. Brandal frå A/S Bergens Sælfangerselskap på hausten i 1915. I samband med dette «jubileet» har vi med ein fyldig artikkel, «Soga om Aarvak» som var skiven til 100 års jubileet til «Aarvak» i 2012.

Eigarane av «Polarstar» har som vanleg med ein rapport over framgangen til det store restaureringsarbeidet som går føre seg i Polen. Eit imponerande stykke arbeid.

Eg vonar at du som leser kan finne interessante artiklar også i denne utgåva av Isflaket.

God lesnad.

Brandal 16.09.15
Webjørn Landmark
Redaktør

PS. Det vart kval til middag, rett nok frå frysedisken på Spar.

Isbjørnen

V/ Helge Ødegård

Eg hugsar også ei historie som Hans Sætre fortalte. Han var i tynna, skuta låg fast i Kvitesjøen.



Mannskapet var på isen og drog om bord skinn. Dei hadde fangst liggande langt unna, og skuta kom ikkje fram til fangsten.

Han sto der i tynna og heldt auge med mannskapet. Isen var litt utrygg, så han heldt kikerten fast på karane.

Det var 9 mann som kom i rad og rekke med kvar si drog med skinn. Så var det at han oppdaga ein isbjørn som kom luskande etter mannskapet.

Avstanden var stor, så han fekk ikkje advart mannskapet. Isbjørnen kom nærare og nærare. Så steig han med framlabbane på skinna til den bakaste av karane.

Mannen snudde seg for å sjå kva som heldt igjen. Då stirra han bjørnen i augo. Han var snar med å sleppe dragartaua å legge på sprang.

Dei andre karane slepte også taua og fylde etter mannen som kom springande i ei rasande fart fram på sida med dei og gaula og dei vart klar over kva for kamerat dei hadde fått.

Dei hadde ikkje med våpen, så her var det berre å kome seg langt unna.

Men bjørnen var fornøgd med fangsten, så mannskapet slapp med skrekken. Bjørnen la seg til å ete på skinna. Frå skuta sende dei fram ein skyttar, han fekk livet av isbjørnen. Så i byte med nokre kvitunge skinn fekk dei eit flott isbjørnskinn.

Men den farta som karane fekk når dei oppdaga bjørnen, ja det kosa Sætre seg over 30 år seinare.

Innhald

Sommartur Nordaust-Grønland	side 4
Ingvart på Holmenes	side 10
Jakobsen blar i minneboka	side 12
Generøs gavé til Ishavsmuseet	side 24
Frå arkivet – «Njørd» 1914	side 25
Tida over for «Vestis»	side 27
«Admiralen» -Eit 100 års minne	side 29
Ny polarbok	side 35
Soga om Aarvak	side 36
Sildefiske på Vestlandet	side 63
Rapport frå Polarstar	side 64
Frå fotosamlinga	side 67

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Aarvak» med isbjørn i bommen.
Foto Arnljot Rolandsen

ISSN 1891-9480

Sommertur til Nordaust-Grønland

Av Bjørne Kvernmo, skipper Ms Havsel

Onsdag 26. august kl 14 var Havsel tilbake i Korsfjord etter to og en halv måned på Svalbard. Fire turer med filmteam, deriblant BBC's naturfilmteam, var veldig vellykket.

Men det siste og femte oppdraget var av en annen art og uvanlig spektakulært.

- En ting er å forsere seg et par hundre nautiske mil inn i Grønlandsisen opp til Nordaistrundingen og ta om bord forskningsstasjonen som ligger på et isflak som er i ferd med å smelte vekk. Noe annet er å slepe en 8 tons Hovercraft over 100 nautiske mil gjennom isen og til slutt ett døgn over havet til Svalbard.



Havsel og FRAM 2014/15 -ekspedisjonens Hovercraft inne i Grønlandsisen 20. august 2015.

På kartet er området fra Nordpolen og ned mot Nordaistrundingen av Grønland hvitt, dvs is, men også havbunnen er «hvitt» dvs uutforsket. Ingen båter har så langt oppholdt seg og forsket der gjennom lengre tid.

Men en seig finnmarking, Yngve Kristoffersen, vokst opp i fjærsteinene i Kviby i Altafjorden, med spesiell interesse for, og kunnskaper om geologi på professornivå, hadde en plan som gikk ut på å la seg drive med isen gjennom området, en 12 måneders ekspedisjon i isødet. Han mente at det lot seg gjøre.

Men det sier seg selv at uten vilje av stål og evne til å takle de utfordringer som dukket opp, ville dette aldri ha gått.

Men 73-åringen visste hva han gjorde og hva han og kollegaen Audun Tholfsen gikk til høsten 2014.

I begynnelsen av september startet turen ved at Luftputebåten «Sabvabaa» og en masse utstyr ble losset på isen «på andre siden» av Nordpolen av den tyske isbryteren «Polarstern».

Hensikten var å drive med isen, som strømmen førte ned mot det nordlige Grønland, og samtidig gjennomføre undersøkelser av havstrømmer, temperaturer og mye annet.

Blant annet seismiske undersøkelser av Lemonosov-fjellkjeden på havbunnen. Og driften i isen gjennom året, som førte dem utrolig nok i sikksakk over fjellryggen, ble dette over all forventning. Og ca ett år ville turen ta,



Yngve Kristoffersen

de beregnet å skulle være kommet til kysten av Nordøstgrønland i løpet av sommeren 2015.

Og da Havsels fikk forespørsel i vår om vi kunne hente ekspedisjonen ut av isen i løpet av sommeren, var det bare et svar som var aktuelt: «Vi kommer».

Da vi var ferdige 14. august med de andre oppdragene på Svalbard, var det bare å klargjøre for en tur «halvveis» til Nordpolen. Avgang fra Longyearbyen og vestover mot Grønland skjedde lørdag 15. august kl 14.



OLEX-kartutsnitt med den enorme Grønlandskysten til venstre og Svalbard til høyre. Rød sterk viser Havsels kurslinje fra Longyearbyen og vestover til isen, nordvestover gjennom isen og tilbake hvor vi kom ut av isen litt lengere sør, på N78:05.

Utfordringene var selvfølgelig drivisen i Øst-Grønlandsstrømmen. På de iskartene som var å oppdrive vistes drivis av forskjellig konsistens og tetthet, og det var om å gjøre å finne letteste veien.

Selv om enkelte satellittfoto ga en viss informasjon, men overskyet og tåke over områder man måtte gjennom resulterte i en viss usikkerhet. Og tåka lå massiv da vi begynte å komme inn i isen, en is som tydelig var i smelting sammenlignet med isen i Vestisen i april, mai lengere syd.

Allerede dagen etter avgang, søndag 16. møtte vi iskanten på N78:30, derfra opp til Yngve var det over 160 nautiske mil i rett linje.

Det var bare å håpe på at isen var opprevet innover, slik iskartet antydet. Men i tåke som ertersuppe var det vanskelig å få oversikt.

Her måtte man gå over på intuisjon, eller en blanding av teft og erfaring for å finne åpningene.

Og det hastet, meldingene fra Yngve var ikke til å misforstå, isflaket ble mindre og svakere for hver dag som gikk. Og motstrømmen nordover var i vesentlig grad merkbar, og mandag formiddag var det bom stopp da isen satte sammen og et storflak foran baugen ikke lot seg flytte.

Det var bare å vente noen timer, så åpnet isen seg i forbindelse med tidevannet såpass at man kunne arbeide seg nordover igjen.

Men det var langt igjen, nesten 100 nautiske mil. Eller som avstanden sjøveien fra Alta til Tromsø. Utpå ettermiddagen gikk det bedre, og følgende melding kunne sendes til Yngve.

«Nå kommer vi, seiler i åpne våker med opptil 9.99 knops fart og regner med å være hos deg utpå natta. Arbeidet oss ut av knipa med 550 grader i exhaustrøret, men nå koker kokka pinnekjøtt så det lukter over hele båten, og jeg spiller «Speed King» av Deep Purple i styrehuset».

Det ble noen lange tørn for skipper og styrmann i tønna, i tåka passerte vi det ene isfjellet større enn det andre utover kvelden og natta i tillegg til storflak, mange med skrugarder. Og på et slikt

skulle Yngve holde til med Hovercraften i tillegg til en haug med utstyr.

Jeg står i tønna og manøvrerer og kjører Havsels etter de åpne våkene, og prøver å sette meg inn i hans situasjon, ventingen alene i timene og dagene som måtte slepe seg av garde i tåkeheimen.

For halvannen måned siden var han blitt alene, kompisens

som hadde vært med fra starten av fikk skyss til lands med en isgående forskningsbåt som hadde passert i nærheten og sendte helikopteret over. Egentlig skulle han ha vært i land langt tidligere, slik hadde de avtalt, men det skulle ta tid før anledningen bød seg i dette øde området.

Klart han var bekymret om isflaket ville holde til båten kom? Ville noe av innsatsen være forgjeves, og ville spesiallaget og unikt utstyr forsvinne i det iskalde havets dyp?

Plottingen av GPS-posisjonen viste at isflaket drev i et 8 tall i en bakevje som følge av tidevannet. Og for et par dager siden satte isen sammen og i kollisjonen med et annet og mye større flak, brakk flaket i to deler som drev raskt fra hverandre.

Klart han ventet intenst. Ventet på å se andre mennesker, høre andre stemmer, å komme ut av ensomheten.

Og i halvtre tida om natta var vi innenfor radiohold på VHF, vi fikk en oppdatert posisjon: Nord 81gr. 13,6 min og Vest 10gr. 10,8 min. Etter litt fomling og feilkjøring vestover i tåka, fant vi isflaket det var snakk om. Og det var ikke rare greiene.

Yngve hadde rett i at «det hadde ikke lenge igjen». For da skuta så vidt støtte borti under manøvrering, brakk en betydelig bit av og drev vekk. Men resten av flaket så ut til å holde en stund til, og arbeidet med å laste om bord



Isflaket med skrugarden som utstyret befant seg på. Bildet er tatt like etter at alt er lastet om bord på Havsels.

utstyret startet umiddelbart i iskaldt regn og påkende vind. Og dermed også fare for at bølgene ville få flaket til å brekke ytterligere opp.

Men på litt over tre timer var jobben gjort, og en regnvåt og svett gjeng tørnet inn for frokost. Sammen med en glad og smilende 73-åring, som var også var glad for å få smake ferske brød, hans eget var blitt gammelt, og som spurte om det gikk an å dusje om bord. Hans daglige virkelighet seig inn på oss, det var ingen dusj på farkosten, men de hadde hatt badstu på isen en stund, fortalte han.

Da kokka lagde grøt til middag, var det ting han hadde savnet, grøtrisen tok slutt i april. Ned til messa på Havsels er det en temmelig bratt trapp eller leider som det heter på båt. Kommentaren fra Yngve Kristoffersen da han var kommet ned og kikket på trappa var ubetalelig:

«--Her må det være snakk om en bratthet med avvik en på tusen».

Man ante det innprentede perspektivet til en mann som hadde oppholdt seg på et flatt isflak det siste året. Helt utrolig. I en luftputebåt. Professor i geologi og durkdrevne mekaniker og pilot, erfaren med håndtering og seilas og

utprøving av luftputebåten gjennom mange år i Svalbard-området og nordover drivisen.

Og etter frokost onsdag 19. da isflaket med Hovercraften som var like ved siden av Havsels



En Hovercraft, et 8 tonns teknisk vidunder med egenskaper både fra fly og båt. Et over meterhøyt «skjørt» av seiglivet kompositduk rundt hele båten gir løft når de kraftige viftene startes. En dieselmotor driver hele greia, også den store fremdriftspropellen i dyse på akterdekket, med styrekammer som bestemmer fremdriftsretningen. Og cabin med styrehus i forkant og luger i akterkant. Dette er i grove trekk hele greia, som har tjent som base og hus og hjem i nesten et år for to mann. Hvordan Hovercraft'en takler opphold i ekstrem kulde som det kan bli i Nordpolområdet, vet de to karene mye om. Kanskje mer enn noen annen i hele verden.

Og tidlig på kvelden tirsdag 18. august startet ferden sydover gjennom isen. Fra tønna på Havsels var det best oversikt, og nå med hensyn til Hovercraft-en var det bare åpent vann og helt flat is som lot seg passere. Tett pakket, større is ville by på problemer, også for Havsels. Og da vi kom inn i noe sånt rundt midnatt, og tåka la seg, var det bare å finne et høvelig isflak til Hovercraft-en å stoppe og vente på at isen slakket og lot seg komme gjennom.

da vi stoppet, var drevet langt av garde, startet vi ferden hjemover igjen, Hovercraft-en enda for egen fremdrift.

Men utpå dagen, etter en ny stopp og skjørtet var sydd og farkosten bunkret og vi begynte å kjøre igjen, meldte Yngve om alvorlige problemer. Et stag i luftdysa rundt fremdriftspropellen var røket, og propellen som gikk for fullt, traff borti godset rundt, og kollapset da et av de fire bladene brakk.



Under slep av Havsels, bilde tatt fra tønna



Under sleping i isen fikk Hovercraft-en en rift i duken som skaper sveveløft på farkosten, og måtte sys av Yngve før vi kunne fortsette. Dette skjedde flere ganger. Da var det bare å trekke farkosten inn på et isflak, noe som var lettere sagt enn gjort.

Men utpå dagen, etter en ny stopp og skjørtet var sydd og farkosten bunkret og vi begynte å kjøre igjen, meldte Yngve om alvorlige problemer. Et stag i luftdysa rundt fremdriftspropellen var røket, og propellen som gikk for fullt, traff borti godset rundt, og kollapset da et av de fire bladene brakk.

Nå var situasjonen plutselig en helt annen, farkosten måtte tauas gjennom isen. Og det var langt igjen, iskartet ga indikasjoner om at vi måtte helt ned mot 78 graden før vi kom ut i åpent vann.

Det mest hensiktsmessige var å finne mest mulig åpent vann, og områder som hadde sammenheng med landvåka lengere vest var beste alternativet. Og dette gikk stort sett greit, men da natta nærmet seg, satte isen vi var i, sammen på tidevannet i tillegg til at tåka kom sigende.

Og da var det bare å finne et høvelig isflak å trekke farkosten opp på og ta kveld.

Alle trengte å sove, ikke minst Yngve, som var alene i kjøringen av Hovercraft-en.

Og torsdags morgen var det avgarde igjen, man merket at isen ble mere åpen og isflakene mere opptært jo lengere sør man kom.

I løpet av dagen avanserte vi brukbart i riktig retning, og begynte etter hvert å hankes med den spesielle oppgaven, sleping av luftputebåt gjennom is.

Faren var når Havsels under manøvrering måtte bakke akterover, da kunne det skje at slepetrossa ble sugd inn i propellen. Det kunne i så fall bety havari.

I Grønlandsisen. Men det gikk greit, styrmann og maskinist var klar hele tiden til å springe att på hekken og ta inn slakken på sleperen før den havnet i propellen.

Og da kvelden kom, startet ferden gjennom isen som lå ut mot åpent vann, men nå ble den tettere og tettere. Hele natta leitet vi åpneste veien mellom isflakene.

Heldigvis var det brukbar sikt, men etterlengtet åpent vann i horisonten var ikke å se. Og mere syng av skjørt ble det utover morgenen, og teknikken som måtte til for å få den ømtålige Hovercraft-en gjennom isen noenlunde hel, gikk ut på å finne letteste veien gjennom isflak som

Havsel sendte til side, og avpasse farten slik at farkosten kom gjennom før isflakene seig sammen igjen. Og mange isflak var for høye til at Hovercraften kom over, og da kunne det bli kollisjon og skader. Og det gikk stort sett bra, men en gang mellom stor-isene utbrøt Yngve advarende over radioen fra Hovercraft-en, «Bjørne –det hær e farlig!».

Og i 11-tiden fredag 21. august var vi endelig ute av isen og kunne kurse mot Longyearbyen i åpent vann og nærmest havblikk.

Men 240 n mil gjensto med Hovercraft-en på slep og mye kunne skje underveis, og utover natta blåste det litt opp, og i vindbølger kombinert

med gammel dønning røk sleperen et par ganger, men den lot seg kjapt erstatte.

Og lørdag ettermiddag i 16-tida seig vi inn til kaia i Longyearbyen med Hovercraft-en like hel.

Nesten nøyaktig en uke etter at vi startet. Hele operasjonen hadde egentlig gått over all forventning, og tatt kortere tid enn alle hadde regnet med. Og den gode følelsen av å hente Yngve velberget tilbake til sivilisasjonen.



Hovercraft-en bunkres ved hjelp av dieselslange fra Havsel.

Ingvar på Holmenes-Skytter og fangstleder av rang.

Av Bjarne Harald Brobak

Ingvar ble født på gården Holmenes 20.08.1890, sønn av Søren Henriksen, Sagelv, og her vokste han opp og bodde hele sitt liv, bortsett fra de siste åra som han var på gamlehemmet på Tennes, hvor han døde 82 år gammel.

Han begynte tidlig å reise på fiske - fra 14-15 års alderen - men sine første ishavsturer var med M/K «Barnan» i 1916 og 1917. Etter dette så skulle det bli 1-3 turer hvert år fram til krigsutbruddet i 1940, som stoppet hans sammenhengende karriere på ishavet /fangst.

Han begynte hos Jakobsens rederi på Balsnes i 1918, og det ble til sammen 43 turer med Jakobsens båter.

Fra den første turen i dette rederiet fikk han tilnavnet Stor-Ingvar, og det var vel ikke ufortjent.

Ingvar viste seg tidlig å bli en god skytter, og Lars Jakobsen har fortalt meg at han presterte å skyte 107 kobber på like mange skudd, og det med datidens Krag, med åpne sikter og uten trykkpunkt.

Han var selvskreven førsteskytter hos Lars Jakobsen.

Det kunne ofte gå hardt for seg under fangsten og også selvsagt under utrustning og levering.

Ingvar kom hjem med innstillingen om at det var siste tur med den skipperen og det rederiet, men det kom alltid brev før neste sesong om ny hyring, og det var ikke for hver mann å komme ombord i «Heimen» og «Heimland» på de tider.

Ingvar var også et godt skyts i kampen mot mørkingene, som lå i Tromsø og rustet for Kvitsjøfangsten på 1920 og 30-tallet, og mangen mørning fikk lide for hans styrke, for så å havne på Sunnmørsheimen...

Ingvar var med på forliset til «Heimen» i Kvitsjøen, og fikk beskjed av skipper Lars Jakobsen, da de sto igjen på isen og vrakgods

fløt i råka, om at videreformidling av hyrene var stoppet, da de var avmønstret ved forlis. Etter en kort tur i Vesterisen med full fangst, gikk det tre uker å få reparert skuta i Tromsø for ny østistur, og han har fortalt selv til Kristian Hansgård, Sagelvvatnet, at det ble 14 storfyller og noe små innimellom på de tre ukene.

Kobbekjøtt til hjemfarerkjøtt var alltid to tønner pr. tur, en til naboer og en til hjemmebruk. Men det ble helst bare en halv tonne igjen til hjemmebruk....

Han drev hele tiden gården på Holmenes i tillegg til fangst, og det kunne også hende at både våronna og sågar høyonna var over, da han kom hjem fra sommerfangst i Nordisen.

På Ingvars eldre dager hendte det at småkobber krøp opp på skjærene utenfor Holmenes, da var Ingvar der med kragen og foreslo spøkefullt: «Skal jeg skyte ham i øyet?» «Ja.» «Høyre eller venstre øye?»

Så en sikker skytter var han, alder til tross. Han hadde sin egen krag med på ishavsturene. Nytt løp ble kostet av rederiet med jevne mellomrom noe som ikke var uvanlig når det var faste skyttere. Kraga etter Ingvar er fortsatt i slekta i Balsfjord.

I 1929 hadde Halfdan Jacobsen sin første tur på fangst, med «Heimland» og skipper Karl Jacobsen. De ble fast i isen, og arbeidet hardt med å lage råk til kanten. Da det var 200 meter igjen, var det gått 31 døgn.

Da kom en nordvest storm og brøt opp isen, så arbeidet var bortkastet. Ingvar var første skytter på turen og han hadde for seg at det kunne komme annen hjelp fra naturkrefte.

De plukket så mye svartunger at turen gikk noenlunde i balanse.

Ingvar var også en god værprofet. Han kunne stå å se i kompasset, se på skyer, snødrev, fart og retning, følge med isodder og dønning, noe som var viktig i Støvelhavet i Kvitsjøområdet.

Mange andre sambygdinger fikk muligheter til å reise sammen med Ingvar på de gode turene, blant annet Paul Oppdal og Selmer Østgård og Nysted-brødrene Johan, Julius og Paul.

Sistnevnte døde ombord i «Heimen» i 1924, en time før de nådde legen i Vardø.

Det må kunne sies at arven etter Ingvar som forløpet til dagens tradisjon på ishavet er holdt i hevd i slekta, om ikke i generasjonsrekkefølge. Ingvar var, hva meg bekjent, aldri til legebehandling. Om så måtte være var det på gamlehjemmet på Tennes.

Plukkfangst: Freistar å løyse tysk polargåte

Fire eventyrarar freistar å finne ut kva som hende med den tyske Herbert Schröder-Stranz ekspedisjonen for over 100 år sidan. Det er Svalbardposten som skriv om dette.

15 deltakrarar sette i august 1912 kursen mot Svalbard. Målet deira var å teste utstyr og skaffe PR til finansiering av ei planlagd gjennom sigling av Nordvestpassasjen året etter.

Dette var fram til då den største tyske polarekspedisjonen til Arktis. Fem av deltakarane var norske.

I staden vart ekspedisjonen den største ulykka i tysk polarhistorie. Berre sju av medlemene overlevde. Fleire av dei omkomne vart aldri funne igjen. Blant desse var ekspedisjonsleiar Herbert Schröder-Stranz og tre andre medlemmar som var sett i land for å utforske isbrear på Nordaustlandet.

Leitinga etter ekspedisjonen skal finne stad i eit området på Nordaustlandet der det i 1937 vart gjort funn av restar frå ein leir frå ekspedisjonen. I desse funna mangla det viktig utstyr som kan tyde på at ekspedisjonen har gått vidare. Håpet er no at dei skal finne den siste leiren dei brukte.

Ekspedisjonsdeltakarane var ikkje veldig erfarte med det arktiske isøydet då dei gjekk ut frå Tromsø med skipet «Herzog Ernst» for å utforske den nordaustlige delen av Svalbard med hundeslede.

Skipet var under kommando av Alfred Ritscher og oppattkalla etter Ernst II, hertug av Saxe-

Altenburg, som var hovudsponsor for prosjektet.

Leiteekspedisjonen som skal gå over to månadar vert leia av Björn Klauer som også leia ein tilsvarande ekspedisjon i 2013. Då vart det funne tre leirplassar, men det var ikkje råd og fastslå om nokon av desse var frå Schröder-Stranz.

Leiteekspedisjonen har førebudd seg grundig og mellom anna fått tak i utstyrslista som viser kva ekspedisjonen hadde med.

– Vi veit dei vart utstyrte frå ei forretning i Berlin, så dersom vi finn ein leirplass med utstyr frå før første verdskrig som kan knytast til denne forretninga, er vi inne på noko, seier ekspedisjonen til Svalbardposten.

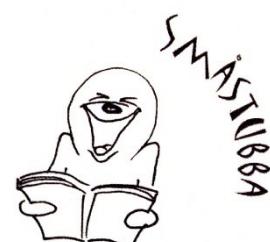
Dei leitar etter leirplassar, utstyr og gjerne flaskepost. Dei håpar på funn, men om dei ikkje finn noko så er dette også viktig informasjon.

I følgje Svalbardposten er det mest truleg at leivningane etter dei fire ekspedisjonsdeltakarane finst ein stad under isbreane eller i Hinlopenstredet

Skotet i mastetoppen.

Der går ei historie om Ole Rødseth og Lisjenes-Pål; dei var ilag på «Sælbarden».

Lisjenes-Pål står i tønna. Det er mørke kvelden. Og Ole Rødseth og ein annan skyttar kjem roande i isen med last.



Lisjenes-Pål synest dei har vore for lenge borte, og vil no straffe dei. Då dei nærmar seg skuta, kommanderer han meir fart på henne, og «Sælbarden» sig frå fangstbåten.

Då Ole og kameraten har rodd igjen og nærmar seg på ny, sig skuta frå att. Då vert Ole – som var ein glimrande skyttar – harm. Han legg an geværet og skyt i masta like over haudet på Lisjenes-Pål. Då stansar skuta til dei er vel om bord.

Jon Jakobsen blar i minneboka

Intervju av Jens Peder Brandal

Avskrift ved Webjørn Landmark

Du har reist ein del på ishavet Jon, du har sikkert mykje interessant å fortelje som leserane av Isflaket har interesse av?

Nei, det veit eg ikkje. Newfoundlandsturane var ganske like kvarandre. Eg hugsar nok best første turen min då alt var nytt og spanande.



*Jon Jakobsen på dekket til «Polaris» i 1955.
Foto frå Jon Jakobsen.*

Men første turen min på ishavet var med Tjørvågskuta «Pels» i 1951. Eg skulle vere med også i 1952, men då vart eg innkalla til militærtjeneste. Fekk brev frå Kong Haakon at eg skulle møte og tene han då. Men det kunne eg no ikkje kan du forstå, eg skreiv naturlegvis straks søknad om å få utsetjing, kunne ikkje reise i militærtjeneste midt i Vesterissesongen måtte dei no vel forstå, men nei, det var ikkje sjans. Eg måtte droppe ishavet det året å møte til teneste.

Ja, 1952 var ulykkesåret der 5 skuter gjekk ned det, deriblant «Pels». Ja, slik er skjebnen, Jon.



«Pels» i stredet 1951. Foto frå Jon Jakobsen.

Ja det var nok det. Men eg måtte no inn, og eg gjekk no på rekruttskule. Så under fangsten i Vesterisen så satt eg på skulebenken.

Då ein dag kom sonen til maskinisten om bord i «Pels», oss var inne i lag, han kom litt rar rett bort til meg, såg ikkje bra ut, så eg spurte han om han va sjuke eller därleg?

Nei, men veit du, «Pels» har gått ned i Vesterisen. Nei søttan heller, sa eg, og eg som skulle vere med der om bord til Vesterisen i år.

Det var ikkje nokon god følelse, og eg måtte ha meg ei stund for meg sjølv på brakka etter denne beskjeden. Og slik som eg hadde banna ned i militæret og heile skiten for at eg gjekk glipp av turen. Det var no normalt gode turar også, kunne fort ha ei 6-7.000,- på berre ei to-tre veker. Viss det klaffa då, naturlegvis.

I Stredet med «Pels» i 1951 hadde vi vel om lag 1700 dyr og i tillegg ein del håkjerring.

Etter rekruttskule så vart det marinen. Det var ein litt spent periode akkurat då.

Han Stalin dreiv å herja, plutselig ei natt sto der 25.000 soldatar oppe med russegrensa.

Berre sånn skremmelsoperasjon.

Heile Nato var i heilspenn. Ingen viste kva han kunne finne på. Eg var på ein gammal engelsk jagar med opa bru, og oss vart sende nordover og kom inn til ein plass som heitte Bossekop ved Alta.

Skipsføraren var forresten frå Valderøya.

Det første som møtte oss når vi kom inn og skulle legge til kai var ei eldre «samekjerring» som kom springande med pipa i kjeften og ropte «Borris Borris».

Eg veit du var med «Polarstar» ei periode. Var du lenge der om bord?

Ja, eg var vel tre år der om bord.

Til Newfoundland, og då var det på fangst inne i Gulfen. Var greie forhold inne i Gulfen, men det var nokre voldsame straumar der.

På andre turen eg var med dit då låg oss faste, oppskrudde, i fem veker.

Tidlegare på turen hadde oss brukt opp all dynamitten så vi hadde ikkje noko å hjelpe oss med heller lenger. Men vi laga oss molotov cocktail og sende ned på bambustrode. Men det var ikkje noko reaksjon i den faste isen. Skruisen var oppe i ti meter tjukke. Han «Tie» (Henry Brandal) var skipper på «Polarstar» dette året, og vi var vel 39 mann totalt om bord.



«Polarstar» fast i skruis ved Newfoundland.
Foto frå Jon Jakobsen.

Kor mange sesongar har du til saman på Newfoundland då Jon?

Vel, eg var med «Polaris» to sesongar, tre sesongar med «Polarstar» og dei to siste med «Melshorn». Så eg følte no meg litt kjende der borte etter kvart.

Var du med «Polarstar» heile året då, også på turane utanfor selfangsten?

Ja det var eg. Vi gjekk for det meste i frysefarta då utanom selfangsten. Stort sett med fisk, sild og makrell, og vi gjekk mykje ned til Statane. Mykje ned til Boston og området rundt der. Fleire gongar innom ein by som heitte Gloucester.

Jau, det var mange kjekke turar dette. Med «Polarstar» var vi inne i Gulfen på fleire øyar der å henta produkt. Ut på Newfoundlandsida. Men så ein gong vi gjekk der skulle vi få ein meir uvanleg last.

Det hadde seg sånn at han Karl «Kalle» Karlsen som hadde base i Halifax, han kom stort sett om bord til oss kvar gong oss var inne.

Ein veldig kjekk kar han «Kalle». No kom han om bord til oss og kunne fortelje at han hadde fått tilbod på ein tur, og no spørst det om de vil vere med på den, sa han.

Lasten er litt spesiell, men vi får så god betaling for den at om de vil vere med, så skal de også få ein del av fortelensten.

Lat oss seie 100% over.

Oss begynne no naturlegvis å lure på kva i all verda dette kunne vere. Kva slags last dette var som vi skulle gå med.

Han «Kalle» var litt stillare enn vanleg, og det såg ut som han ikkje viste heilt korleis han skulle fortelje oss om lasten. Jau, til slutt kom han til det.

Vi skulle laste steike fulle skuta med dynamitt. Det vart lenge stille om bord, men joda, oss vart no med heile gjengen. Ja, de skal få 100% over betaling, sa han.

Og det helt han også, vi fekk godt betalt i tillegg til hyra vi hadde til vanleg. Nei han «Kalle» var ein snyta kjekke kar å ha med å gjere.

Men eg hugsar godt når vi var ferdig lasta, då kom der ein representant frå produsenten og forklarte oss godt om farane med denne lasten, kva lasten tolte og ikkje. Han fortalte oss at ein godt kunne køyre over ein dynamitt gubbe eller to, den smell ikkje. Den tåle ein del.

Ja, oss viste no godt kva dynamitt var, det hadde oss no brukt mykje i isen før, så vi følte vi hadde litt kontroll. Men oss lærde ein heil del meir no. Oss lasta inn dette i byen Sorel, eit godt stykke inne i St Lawrence elva.

«Polarstar» måtte ligge midt ute på elva mens oss lasta, oss fekk naturlegvis ikkje ligge til kai, og lasten kom ut til skuta i prame.

Etter at vi var lasta fekk vi om bord ein Fransk los, og der kom også to kara med kvite hanske, såg ut som skikkelege verdsfolk, men dei vart veldig spake når dei fekk høyre om kva vi hadde lasta inn. Den eine av karane fekk faktisk lettare panikk og vart nesten skjelven av heile greia. Det er svært stor trafikk i St Lawrence elva der, ut frå Ottawa, Montreal, Sorel og Quebec.

Det var naturlegvis grei breidde på elva, god plass til to båtar, men du veit at «Polarstar» og ishavsskutene dei slingra no av den minste ting, berre du var så syndige at du svinga litt så kom slingringa.

Så dei som kom om bord og i utgangspunktet var litt urolege, dei vart i alle fall ikkje meir rolege av dette.

Og det var sterk straum i tillegg naturlegvis. Så han i kvitehanskane som frå før av var skjelven, han ropte og skreik for kvar minste manøver heile vegen ut der. Då vi endeleg kom ut i munningen så tok han av seg hua og turka sveitten.

Så vidt eg hugsar så brukte vi om lag 10-12 døgn på siglinga frå Sorel til Venezuela der vi skulle losse.

Og det var no passande at vi kom der fulle med dynamitt, for der var det for tida borgarkrig.

Vi kom inn og skulle losse i Maracaibo, men der fekk vi heller ikkje kome til kai.

Det vart å ligge ute på raia og losse i prame igjen. Oss var rundt til fleire hamner, totalt fem, og leverte dynamitt.

Eit par -tre av plassane var det berre ein strake veg og ein liten pir ut, ikkje noko anna liv eller busetnad.

Borgarkrigen hadde så vidt begynt, men vi hørte mykje skot i det fjerne. Oss turte ikkje å gå i land der, før vi kom til siste leveringsplassen.

Dette var ein utpost på austsida før oss kursa mot Trinidad. Då kom han Johan Holstad og sa til meg at no måtte vi ha oss ein tur i land. Det gjekk ein svært därleg veg oppover frå kaia der, sikkert noko militæreret hadde laga, så eg sa til Johan at her er det sikkert ikkje trygt for at vi kan treffe på slanga.

Oss snur! kom det kjapt frå Johan.



John Jakobsen og Johan Holstad, «Polarstar» i Venezuela. Foto frå Ernst Hovlid.

Oss var no eigentleg glade når siste dynamitt kassa for over rekka på «Polarstar».

I ein av desse småbyane vi lossa, der kom lossegjenga om bord til oss, og i eit av hiva der så gleid ein av kartongane med dynamitt av og for ned i romet igjen. Så han frå lossegjengen som stod på rekka og dirigerte, han sprang mot baugen og heldt seg for øyrene og ropte og skreik «My Gud, my Gud».

Oss andre begynte og storflare, trur ikkje det var hjelp i å gøyme seg på baugen, hadde nok fere nok så høgt opp alle saman om bord om det skulle smelle i lasta.

Men detonatorane, kvar var dei stua under frakta då?

Framme. Dei var stua i lugarane framme i baugen.

Der hadde vi stua i haugevis med både tennsatsa og lunte. I kilometervis.

Så det var litt av ein last «Polarstar» gjekk med. Dei fleste av mannskapet låg bake, men eg trur nokre få lugarar framme også var i bruk. Undervegs ned mot Caribien så begynte det naturlegvis å auke på med båttrafikk, ja og innover mot New York var det svær trafikk.

Oss hadde to svære raude flagg oppe i mastene. Eit stort eit framme og eit bake.



*Vi vart liggande ute på raia og losse i prame.
Foto frå Ernst Hovlid.*

Vi humra litt når vi såg korleis all møtande trafikk la om og svinga godt forbi oss når dei oppdaga dei enorme rauda flagga vi førté.

Det var også utrøeg å sjå kor mykje hai som var der nede. Oss låg ei stund på bukta før vi nærma oss Maracaibo, eit godt stykke utanfor hamna der. Svært mykje hammarhodehai. Uffa, det var utriveleg å sjå, dei kom heilt inn til skutesida. Så kom tollarane om bord, tre personar. Med tome koffertar naturlegvis. Oss fekk dei ikkje på land igjen før koffertane deira var nesten fulle... Med sigarettar og diverse.

Han Henry, «Tie», banna og svor etter dei for i land, men det var ikkje mykje vi kunne gjere med slikt heller.

I Trinidad fekk vi beskjed om at vi skulle laste rom tilbake til Statane.

Så gjekk vi vidare til Barbados og tok inn resten av lasta der.

Der fekk oss beskjed frå han som var sjef på brenneriet at vi kunne få lov å kome inn å sjå. Dette var i 1957, og før det var noko turisme og snakke om. Jau, oss vart no med ein heil del av mannskapet inn der.

Det var interessant for oss å sjå, men härre det for ei lukt det var inne der! Der å då var eg sikker på at eg aldri skulle klare å drikke rom nokon gong seinare.

Sjefen gjekk der, halvdøsige, og viste oss rundt i brenneriet. Det kunne sjå ut som han hadde gått der heile sitt liv. Så her lasta vi inn resten av

romen som skulle med. Alt saman var tappa berre i lerke.

Men vi vart lurte under lastinga der ja. Det var to gjengar som var om bord med oss å jobba, ein gjeng nede i lasteromet, og ein oppe.

Så merka eg meg at dei for opp igjen i middagstida, og eg tenkte at dette er ikkje heilt som det skal vere, for fleire såg noko ustøe ut på beina.

Så eg gjekk ned i lasteromet, og der fann eg mykje knuste flaske bak ristene til fryseelementa.

Så kom det om bord to nye laste gjengar, å no tenkte eg at her skulle det følgast med. Så eg gjekk ned i rommet og var der i lag med dei. Skal seie deg at dei vart sure.

Seinare når oss tømte skuta så hugsar eg at vi fann glasbrot alle plassar. Dei hadde nok vore ganske så rusege desse seks første som gjekk på land ja.

Etter at vi var godt lasta så gjekk vi til Saint John i Bay of Fundy ved Nova Scotia, der var det forresten nesten sju meter forskjell på flo og fjøre.

Eg hugsar han «Tie» sa det med oss når oss kom opp at no måtte oss passe godt på fortøyingane. Småbåtane gjekk no berre inn der dei og la seg opp.

Men for oss so ikkje var vande med det så var det litt skummelt viss vi ikkje var påpasselege nok med fortøyingane.

Men det var rikeleg med vatn under skuta så vi var ikkje i botnen. Det var utgreva ei god seilingsrenne inn til kai der.

Staten Main kalla dei berre for svenske staten. Det var veldig mykje svenska der. Og så var der eit enormt hummarfiske.

Men de hadde gode turar med «Polarstar» på Newfoundland?

Ja, dei tre turane eg var med på var det full last kvar gong.

Og eit anna år då eg var med «Polaris» sette oss vel ny rekord med tal på fanga dyr for Møreskutene.

Godt å vel 23.000 sel hadde vi då. Eg var så lei av kviting at eg nesten vart därleg når eg såg dei.



«Polaris» på Newfoundland 1954. Foto fra Jon Jakobsen

Trur det var 19.000 hårfaste dyr, kviting. Dette var vel i 1954-55. I alle hove var det før «Polaris» vart forlengde.

Hugsar godt at Arnljot (Brandal) og eg låg inne på Liaaen og pussa på skuta, då trefte vi han Anders Liaaen. Så sa han Arnljot til han; «Du må pinade lære deg å bygge skikkelege båtar». Ja, kva det er som er gale med «Polaris» då, ville han Liaaen vite.

«Hårre heite det, der er no ikkje akterende på den», sa han Arnljot.

Og eg var i grunnen heilt einig med Arnljot i det. For når oss var så søkk lasta, ja det var alltid vatten på dekk når oss gjekk frå isen, men når oss fekk sjøane bakfrå vart det ekstra ille. Ho hang slik i sjøen.

Ein gong var det tett før det gjekk gale med oss på oversiglinga. Sjøen velta inn bakfrå og skuta låg. Oss slo full stopp i maskina, og så full fart igjen så oss fekk drage den utav sjøen igjen på ein måte.

Det var faste mørke sjøen til over galgedekk på skuta, så den var ganske djupt på veg ned bak. Det var no sikkert for mykje last naturlegvis. Men der var ikkje bereevne i bakenden på «Polaris».

Men han Peter (Brandal) hadde lært seg dette å drage den ut av sjøane igjen. Men ei enorm skjelving var det naturlegvis.

Det var å slå stopp i maskina, og så vente litt til neste bårerygg kom, og så vart det gitt full fart igjen. Men denne gongen vart det litt vel mykje, så oss låg og bakka i 12 timer. Så dette fekk Liaaen klar beskjed om frå Arnljot når vi låg ved verftet å pussa.

Arnljot og eg vart gode kompisar. Kjekk mann å vere i lag med på sjøen. Sjølv om oss «rauk i hop» første dagen då tobakken skulle delast ut. Det var 12 boksa tobakk på kvar det som vanleg var. Eg sa at eg skulle ha Rød Mix. Det var av det sterkare slaget. Då «tende» han Arnljot, kva i faen du gjenge å innbille deg du, sa han, som skal ha så sterke saker.



«Polaris»

Eg hugsar ein gong med «Polaris» vi skulle gå vestover langs med iskanten, då observerte han Arnljot noko «gammelhund», det var i slutten på turen under plukkfangsten.

Arnljot hadde stått opp i tønne sidan tidleg morgen. Plutseleg så hørte eg han ropte til meg. Jon, kom opp.

Eg tenkte kva faen han vil ha meg opp der for. Jaja, eg klatra opp riggen, så kom han ut døra, versegod sa han, no tek du over, eg nektar meir plukking. Eg ta over, sa eg. Kva i alle dage...

Ja, var du skyttar du den turen då?

Nei, eg var fangstmann! Ja, eg vart vel rekna som slik 4. mann då, når det trengtes.

Eg sto der å såg på han, men der for han ned gjennom riggen.

Så ropte han opp igjen då, etter at han hadde fått seg noko mat og kaffi, gå ut i open sjø, sa han. Så følge du iskanten nordover. Jaja, eg svinga no å gikk ut til kanten.

Der var det store dønningar etter uvêr. Eg var ikkje vand med å stå i tønna, såg eg vart kasta rundt opp i der.

Så hørte eg god fliring frå Arnljot gjennom høgtalaren. Der sto han å kosa seg.

Han viste naturlegvis godt kva som var i vente når han gjekk ned. Eg hadde nok berre med å halde meg fast der oppe. «Polaris» slingra fælt, og naturlegvis var der ikkje noko slingrekjøl under fangst i isen.

Men eg hørte kor han Arnljot sto i styrehuset og humra og log under dei verste dønningane som kom.

For meg i tønna var det naturlegvis mykje verre enn for dei som var nede. Eg vart rett å slett gåen av heile greia.

Så ropte eg ned til Arnljot at no går eg inn igjen i isen. Hørte ikkje eit ord, så eg svinga inn igjen i isen.

Trefte etter kvart litt sel, og tok restfangsten med dyr der. Oss skaut so mykje «gammelhund» at oss klarte ikkje å ta det unna på same dag. Trur oss hadde 2-3.000 «gammelhund», og skuta vart søkklasta.

Men han «Lisje-Petter» han skulle berre ligge der å pjaske med den sidefangsten, plukke ein der og ein der. Han skulle følgje med talet. Oss gjekk forbi mykje «gammelhund», og begynte no å lure på om fyren hadde mista tefta. Men so vart no det betre etter kvart.

Vi trefte eit voldsamt sellægre litt lenger nord. Sånne som hadde vore nede på Grand bank og feita seg opp.

Dei påstår det at når selen er på desse «feitarferdene» sine, så spis den opp mot 30 kg fisk for dag. Det er pinade mykje når ein tenke på kva sel der er.

Dette var forresten same turen som vi heldt på å renne inn i eit isfjell på veg heim. Når vi var oppå så brukte stort sett rormannen å ha ope vindauge.

Då brått hørte vi nokre lyda som ikkje hørte heime midt ute i havet. Då var det sjøen som slo opp etter isfjellet.

Radaren hadde ikkje fanga det opp. Det var eit litt spesielt og spist isfjell, så ekkoet slo antakeleg ikkje tilbake på radaren. Oss gjekk no klar det med god margin, men det var ikkje så langt i frå.

Og hadde ikkje ruta vore opa, så vi hørte desse lydane, og berre få meter til side, så er det ikkje sikkert vi hadde oppdaga det. I alle fall ikkje i tide. Fullt lasta og litt skodde var det også naturlegvis.

Eg las eit stykke om han Bjørnstad, skipperen på «Stavangerfjord» i mange år, og der forklarte han at han var ute for det same. Dei gjekk stort

sett alltid nordlige rute. Trur han var skipper der i ei 15-20 år.

Du nemnte tidligare at far din var med å proviantere «Polaris»?

Ja, men det var vel berre med fisk. Før denne turen såg eg han kom ut og ned til skuta, men han såg litt bleik ut. Søttan, oss ligg kvelva med bilen opp i vegen her, sa han. Både broderen, ho mor og ei dame til sat på i bilen, så han var ikkje høg i hatten når han kom ned der.

Eg fekk med heile mannskapet på «Polaris» opp, og vi bar bilen nesten opp på vegen igjen. Og det var berre nokre få skramme på bilen. Han sklei vel berre ut for vegen og la seg rundt. Det gjekk bra med alle saman.

Men du var tre sesongar med «Polarstar», korleis vil du seie den oppførte seg i sjøen då? Var den våtsam eller?

Verdens beste sjøbåt! Det vil eg kalte «Polarstar». Ho tek sjøane veldig godt. Eg var med ein gong då oss låg vel fire døger i orkan. Du skulle ha sett kor flott ho braut dissa svære brota som kom. Der kom ikkje inn ein skvett med sjø!

Hadde den fått igjen bygde gangar då når du var med?

Jada, det hadde den då. Ein morgen eg hadde litt fri frå roret, så gjekk eg rundt å såg. Oss var alle i mannskapet bake på turen, ingen låg framme. Då eg kom ut forbi lugaren til stuerten, den låg heilt ute med døra der ein kjem inn i gangen.

Akkurat då kom der ein sjø og trefte rett på døra akter, og veit du, den benda døra.

Då tenkte eg mitt, dette går aldri bra. Men det gjorde no det.

Dette var i byrjinga av desember og oss hadde gått i frå Closter med kyllinglast for Tyskland. Det var amerikanske soldatar som skulle ha det. Kyllingen var lasta i trekasse, så volumet var mykje større enn vekta på lasten.

Oss var ikkje meir enn vel halvlasta etter tonnasjen, men det var heilt fullt i alle rom.



«Polarstar» i slingring. Foto frå Bjørn Røyset.

Når oss la på siste presenningen på luka, så sa han Kjell, førstestyrmannen, skal oss ha på den nye også?

Nei, sa eg, oss har no lagt på to. Ja, så vart no det til at vi la på den nye også. Så det var godt skalka med tre presenningar, og skuta skulle i alle fall vere klar for litt av kvart.

Og det fekk vi sanneleg bruk for no. Men det var mykje skjelving og risting, og dette gjekk utover kompasen. Det slingra slik at dei gjekk av desse festa som kompassen heng på i natthuset. Maskinfolka hadde nok med å dreie nye. To eller tre gongar hende dette.

Der var vel ein i mannskapet som måtte gje tapt og gå til sengs også. Kollapsa fullstendig. Ja, eg trur ikkje vi hadde greitt så mange fleire døger vi andre heller.

Han Kjell (Marø) som var førstestyrmann, han diskuterte dette veret med faren, han gamle Marø, han hadde sagt at så veldige sjø hadde han ikkje vore ute for. Der var to brot på ei båre! Først var det hovudbrotet, og det såg ut som eit svært berg som kom.

Men så fint som «Polarstar» skar brota, berre dei kom rett på baugen, det er det flottaste eg har sett. Så den var bygde akkurat slik ho skulle ja.

Seinare når oss kom opp på Hope Bay (?) så var det en veldig vindstyrke. Så kom der eit brot til før oss begynte å gå ned i sjøen.

Eg følte meg rimeleg sikker på at no fekk oss sjå han «Gamle-Erik», skuta for berre ned og ned og ned. Ei enorm bølge høgde.

Skipperen meinte det var det verste han hadde sett.

Andre dagen i dette veret då såg vi i kikkerten når vi var oppe på toppane, at der var ein båt som kom i mot oss. Ein lastebåt.

Og til nærmere den kom til verre vart det nær sagt. Det var av desse liberty båtane som dei bygde under krigen.

Og for eit syn det var. Bommane var snara ut for skutesidene, og alle livbåtane var vekk. Den var heilt ribba.

Brota kom opp bak han og slo ned på dekk og styrehus. Det såg så jævlig ut at eg var sikker på at det kom til å gå gale for dei. Bomma og mastre var snara av dei svære brota som hadde treft dei. Men dei for sigande unna veret, og vi hørte ikkje noko meir frå dei.

Kva som var det luraste for vår del veit eg ikkje, men eg trur vi gjorde det rett å berre gjekk rett på brota. «Polarstar» skar dei så flott at ein skulle ikkje tru det gjekk an.

Oss var berre godt over halvlasta, så det kan vere vi trefte fint med passande tonnasje for dette veret. Passe med fribord.

Men «Oslofjord» heldt det på å gå gale med der. Den låg om lag 30 mil nord for oss. Dei hadde berre gått på i været og skulle til Europa.

Men dei måtte snu opp i været dei også ja, og då knuste dei salongen og alt bak så dei tok inn sjø bak. Dei hadde ikkje vore høge i hatten verken turistar eller mannskap der om bord. Oss såg no ein del skip, men var ikkje i kontakt med nokon. Dei klarte seg gjennom det alle så vidt eg veit, men det var berre nesten for nokre.

Døra som vart benda på «Polarstar» var den som går vidare bakover på hekken inne i gangen der. Eg huskar eg hjelpte stuerten, han Sørensen, han kom seg ikkje nokon vei, så eg fekk buksere han over dørstokken på byssa og der var det så smalt mellom omnane og resten av benken, at der i mellom sto han støtt.

Han song religiøse songar og forkynte at no måtte vi berre passe oss og tenke på vår Gud.

Ja, sa eg, det er kanskje litt seint for oss å begynne med det no. Oss får no prøve og kome oss gjennom desse sjøane først så får oss no sjå.

Men så var eg stad å inspiserte denne døra. Oss hadde teita den til med tau og greier.

Eg trur ikkje eg nokon gong har vore med ei skute der vi hadde vore så grundige og gjere sjøklart før vi gjekk ut.

Det vart berre gjort, men det var ingen som gav ordre om det.

Vi gjekk over livbåtane og resten av alt slikt utstyr. Så oss var godt førebudde på været som oss møtte. Det var i starten av desember så vi hadde kanskje i tankane kva vær vi kunne møte på denne årstida.

Jaja, det var no det. Å få lossa ut dette gjekk rimeleg fort det i Rotterdam. Så gjekk lasten med tog vidare der i frå.

Mens vi låg der kom sjømannspresten om bord til oss, og han lurte på kvar oss kom i frå. Nei, oss kjem frå Statane, sa eg. Nei, sa han, det har de vel ikkje. Med denne vesle skuta? sa han. Ja, sa eg, eg ville no heller vere her om bord enn i mange av desse store lastebåtane som oss møtte på turen, sa eg.

Nei, dette kunne han ikkje forstå. Han meinte vel at til større båten var til betre var det.

No var det meldt full storm i Nordsjøen. Det var det siste oss ville ha no då skuta var så tom.

Men oss fylte alle tome tankar med vatten så det var bra med ballast.

Men det bles å slingra sånn at vi låg med jamn slagside på heile turen over. Kom inn til Karmøy og fekk los om bord og der ville han også vite kvar oss kom i frå. Oss kjem frå Rotterdam sa vi. Nei, sa han.

Med denne skuta i dette veret? Det er no ikkje båtar som er ute i dette veret, sa han.

Men denne overseglinga var no berre for blåbær å rekne det i forhold til det vi hadde hatt frå Statane til Rotterdam.

Men det var full storm i Nordsjøen, og vi låg jamt godt skeive. Nordsjøen er ein fæl plass med mykje straumsjørar.

Men eg trur det var siste året eg var med «Polarstar», då låg oss inne i Gulfen og fanga. Hadde fått ein heil del sel også, då vi brått vart hengande faste.

Jævlige straum der inne. Straumen gjekk ofte opp i seks mil. Og når då partane møttes vart det eit helsikes bråk i skrusis.



I fem veker vart vi liggande faste i isen. Foto fra Jon Jakobsen.

Og inn i dette kom oss no med «Polarstar». Og der vart vi faste naturlegvis.

Oss hadde som nemnt brukt opp dynamitten tidlegare på turen.

Det var no i slutten på turen, og vi rekna ikkje med å ha bruk for meir. Oss hadde på dette tidspunkt om lag 13-14.000 dyr om bord, og der hang oss på isen.

I fem veker låg vi slik. Stadig hadde vi forbindelse med Karl Karlsen, og han kom fleire gongar ut i fly for å sjå på isforholda. Kasta ned lesestoff og forskjellig til oss.

Men nydeleg vær var det heile tida då vi låg slik, bortsett frå skruinga hadde oss det fint.

Men brått ein dag så kjende oss bevegelse og begynte å høyre meir bråk av isen.

Eg er sikker på der var minst 10 meter med is under skuta.

Men skuta låg heilt fint på sin måte. Litt på skrå. Men brått datt ho av ja.

No gjekk oss på ut sida, altså på Newfoundlandssida og fanga «gammelhund» der.

Inne i Gulfen var det berre ungsel, men oss hørte på radioen at dei hadde begynt på «gammelhunden» på utsida, så vi gjekk dit.

Eit år så tok han «Tie» sjansen på å gå opp i stredet der mellom Newfoundland og sjølve fastlandet.

Belle Island stredet trur eg det heitte der. Og der var det no plenty med is veit du, som regel ein fæl plass å vere.

Stygge straum var der også. Oss kom no gjennom, med då hadde vi kjempe stor flaks. Oss gjekk den vegen i staden for rundt og på utstida, noko som var mykje lengre.

Og dagen etter så kom vi jaggu i fangst der også. Der var det svært mykje grønlandssel.

Men oss var veldig spente på turen gjennom stredet der.

Sjølv om det no var seint i sesongen og mykje lettare is.

Men det klaffa, og det var nesten som det såg ut til at nokon leidde skuta gjennom stredet.

Dei fleste canadiske båtar heldt seg vekke frå dette stredet, i alle fall vinterstida. Men dei fiska mykje krabbe og hummar på innsida der på austsida av Newfoundland.

Men dei fiska reint området der til slutt. Russarane og japanesaran låg der med store fabrikkskip og reinska området.

Det var vel 4 mils grense i Canada då, men like etter vart det vel endra til 12 mil. Dei såg kor stor skade dei gjorde desse store fabrikk skipa både på krabbefiske og anna fiske.

Det kunne no ofte vere hardt med været inne i Gulfen også, men stort sett var det bra.

Ein gong oss gjekk på isen der inne i Gulfen, ja vi hadde no vanleg kjeledress og ull under, genserar og slik.

Men denne dagen då begynte det å regne veldig utover ettermiddagen.

Oss brydde oss ikkje så mykje, gjekk no på isen og fangsta. Men så letta det og vart brått kaldare og kaldare. Så våte som oss var no, så vart alt berre is.

Eg knekte av meg kjeledressen, og rundt nakken låg det ei kappe med is. Og dette gjekk oss i heilt til oss kom om bord igjen ut på kvelden.

Var de noko i kontakt med landfangarane der då?



«Polarstar» ising i riggen ved kysten av Labrador. Foto frå Bernt Owe Arnoldussen

Nei, det var svært lite. Vi såg dei naturlegvis, men ikkje noko særleg til kontakt. Men ein gong gjekk vi ut på det flaket som hørte til Magdalen halvøya, og der var mykje landfangarar som begynte å skulle gå ut.

Oss låg der å fangsta akkurat i straumlinja som møttest der. Og det var bra fart på isen der. Oss såg nokre dyr, og naturlegvis skulle oss ha dei med. Vi tenkte ikkje på korleis vi skulle få dei om bord, men det gjekk bra, vi henta dei dagen etter.

Mens vi heldt på med dette kom der ut ein båt, og dei hadde vanskar, så oss måtte hjelpe dei i land igjen.

Men hadde dei drive av med den farta som isen hadde då, ja då hadde dei kome langt ut føre. Men du veit, det er berre årsis i området der og ikkje noko av den gamle polisen.

Men steike kor fort det laga seg til med skrugardar i dette området.

Var reine tornadoen det når isen møttes i straumane her.

Men det var ein fin plass å fangste. Ganske godt vær var det heile tida. Periodevis veldig kaldt, men som regel var det berre nokre dagar så kom sola og mildare ver.

Så når oss til og med fekk avisar og blad ut med fly, so hadde oss det berre fint.

«Kalle» ordna det meste. Han ville forresten ha meg til å stoppe igjen der borte ein gong. Bror min Torbjørn vart der ei stund då etter at eg slutta. Han vart med «Minna» bort der og vart der verande ei stund.

Vart med på både selfangst og kvalfangst. Kalle dreiv med så mykje forskjelleg han der borte. Dyktige mann, og tente i periodar gode pengar.

Men du hadde ei hard oversegling med «Polaris» også ein gong?

Ja, siste året eg var med. Oss var litt seine før oss kom oss av garde, så vi kursa rett på Newfoundland.

Som regel så vart kurSEN eit godt stykke frå Kapp Farvel, for alle viste kva forhold ein kunne møte der.

Og det gjorde vi denne gongen. Eit uhorveleg vær. Han slo sjøen flate! Enorm vindstyrke. Vakta mi var over og vi skulle skifte rormann. Nei! sa Petter (Brandal) stå der. Eg kjende godt skuta, så eg vart ståande der i 12 timer. Men då ga været seg noko.

Ja, du måtte vere bra tunge i føtene og stiv i armane då.

Ja, eg hugsar at eg var litt hoven etter den vakta. Men veret løya litt og det vart ein god storm.

Det var berre røket når vi kom opp på toppane til å begynne med, og ganske mektige sjø.

Men den voldsame vinden flata altså sjøen ut. Det var ikkje noko småatteri kor det bles.

Så var det slik då at kom du litt ut av kurs, så var vinden så pass sterkt at det var vanskeleg og få ho inn igjen på kurs.

Eg hadde roret, og styrte med krafta. Det skulle godt gjerast å halde den rett på, det vart alltid litt avvik.

Så om det hende måtte vi sette opp farta for å greie kome inn igjen på rett kurs i vinden. Han var litt nervøs han Petter også då, han hadde no vore med på forskjelleg, men slik vind og rar sjø var ikkje vanleg.

At sjøen slo sjøen flate det hadde han ikkje sett før.

Dette var på veg til Newfoundland på selfangst. Oss prøvde naturlegvis å ta igjen litt tapt tid sidan oss kom seint av garde. Men det fekk oss angre på ja.

Men du var med på kveitefiske også du med «Polaris»?

Ja, pionerturen. Første tur «Polaris» var på kveita. Oss fiska om lag 150 tonn kveite den turen.

Kven var det som hadde den då?

Nei han Petter var no med, men oss hadde med ein fiskeskipper, og han hadde vore med på den Toram- ekspedisjonen før krigen så det var ein eldre erfaren skipper.

Han hadde også hatt mykje båten «Anna O.» på Grønland før han sluttar av, så denne turen med «Polaris» var han i grunnen pensjonist.

Men han var ein veldig dyktige kar. Men det var mykje arbeid med det kveitefiske.

Dei kjem nedan frå djupet og opp på grunnare vatn for å gyte. Og treffte ein ei slik ferd, då gjorde ein det godt. 30-40 kilos fiska.

Jau, det var ein svær tur. Når oss kom tilbake så lossa oss nokre få tonn på fryseriet nord i Steinvågsundet.

Men brått fekk vi beskjed frå Hovland (Albert Hovland, disponent) at det var berre å snu nasen mot Grimsby og der leverte oss nesten heile lasten. Fekk ganske gode prisar også. Men det var mykje arbeid med å få ståla den og legge den ned. Oss hadde som eit «lager» i halveromet.

Ja den måtte vel sleppe slimet?

Ja, den låg om lag eit døger i bingane så vi fekk vaska av.

Blodranda den vaska oss med ein gong. Det skulle ikkje mykje blod til før det vart ein raud stygg flekk.

Men dei var godt fornøgde med lasten i Grimsby. Men oss måtte ta igjen lasten og ståle den opp igjen minst ein gong.

Du veit at i slingringa so bevega no dette seg slik at den var no svært godt beskytta også. Men fin og god fisk vart det. Har aldri i heile mitt liv spist så mykje kveite.

Men frå først av i fiske fekk oss mykje håkjerring-angrep også. Første kveita som kom opp den var berre halve.

Det var fleire om bord med oss då så lurte på kva i all verda dette var.

Men det vart ei plage, og ikkje hadde vi med håkjerrings-vegn.



På kveitefiske med «Polaris». Foto frå Jon Jakobsen

Men oss fekk tak i nokre håkjerringskrokar inne i land der, og desse hadde vi på kvar ende av setningane.

Og håkjerring det fekk oss. Hivde dei opp i bommen og spretta dei opp og slepte ut igjen. Etter nokre halinga på denne måten så var vi kvitt problemet med håkjerring og halv spist kveite.

Var du men fleire turar på kveita?

Nei, det vart berre den turen. Men «Polaris» gjekk no mange turar etter dette.

Eg trur Torbjørn, bror min, var med året etter, men då var det fiska mykje mindre.

Då var det han Petter og han Arnljot som hadde den. Han fiskeskipperen som var med første året var der berre den eine turen for å lære Petter litt.

Men dei dreiv det litt på ein annan måte med dei ekspedisjonane før krigen. Då var det fleire mindre båtar som fiska og dei med hovudskipet tok i mot fangsten og fraus ned.

Han fortalte då at dei fleire gongar hadde fått så mykje at dei måtte berre dumpe over bord igjen. Men botnen der på mykje av desse kveitefelta var øydelagde i mange år på grunn av dette med all kveita som låg der å rotna.

Ei stor styggeferde.

Men det vart også slutt på å fiske på denne måten når nye båtar kom til etter krigen. Men eg hugsar godt den snurparen som heitte «Anna O» dei hadde gode turar.

Oss fekk faktisk ei kveite på 315 kg då denne turen eg var med.

Oss sto ved rekka og såg dette berget som kom opp gjennom havet, men oss forstod ikkje kva det var med det same.

Men oss klarte å få fast den minste bommen ned i den og fekk no den om bord. Det var berre så vidt ho røyvde på seg så det gjekk greitt.

Fekk heise den om bord og inn på dekk, men den stal det meste av plassen ja.

Eg er sikker på at det aldri har vore banna så mykje ned i ein fisk verken før eller sidan.

Heile mannskapet i arbeid for å hanskast med udyret. Ei utfordring og drive og snu den, vaske den og gjere reint.

For ikkje å snakke om å plassere den i romet. Og dette monsteret av ein fisk hadde dei hørt rykte om i Grimsby når vi kom der for å leve, så når oss kom inn til hamn der om morgonen så var kaia full av folk.

Vi forstod ikkje kva slags velkomst komité som venta på oss.

Men han som kjøpte lasten hadde naturlegvis fått høyre med Hovland om denne kveita, og hadde alarmert fotografar og journalistar i hopetal.

Så når dei fekk sjå dette uhyret kome opp av romet og bort til vekta så blinka det i ein heil skog av fotoapparat.

Han Åsmund Brandal og eg passa på vektene, så fekk dei no henge den opp og det kom fotografar frå alle kantar. Eg spurte no ein av sjefane på fryseriet der kva i alle daga dei gjere med ein slik enorm fisk.

Nei, det er det minste eg bryr meg om, sa han. Ja, sa eg, men de har no kjøpt den i lag med resten av fangsten. Ja, det kan no hende det vert fish & chips eller noko slikt. Men han viste ikkje noko meir. Men så grov den var i fisken så var den vel knapt etande.

Men då den låg mellom forluka og lugarane og det vart vaktskifte så kom der to eldre karar som var med som hadde drive fiskeri i lange tider og fekk sjå dette beistet som låg der.

Dei stilte seg opp naturlegvis og studerte, men då slo kveite ei «dauslag» med sporen og trefte

han eine karen i sida, ein ganske trauste Måløy-væring.

Han gjekk rundt i lufta så det skulle ha vore ei fjør. Så der var endå makt i gammel! Han slo seg heldigvis ikkje, men både han og vi andre fekk oss ein støkk.

Men då oss gjekk ut frå Kapp prins Christiansund, sør-spissen på Kapp Farvel eller Grønland, der kunne ein gå gjennom sundet der om ein var godt kjende. Og det gjorde oss no denne turen.

Og der i området låg det ein god del andre norske båtar og venta på godvêret, lasta med torsk.

Men oss gjekk berre rett ut og kursa heim. Trur oss brukte ei fire-fem døger heim.

Der låg mellom anna ein båt frå Longva, av det mindre slaget.

Han prøvde å gå ut att med oss, men dei svinga nokså fort inn igjen.

Men når oss var ferdig og heldt på å vaske skuta ute i Brandal, då kom han tøffande inn gjennom Breidsundet. Nesten halvknuste.

Dei hadde brukt nesten tre veker, då dei fekk mykje bakking og styggevær.

Det såg nesten ut som eit spøkelse skip då dei kom inn Breidsundet. Dei hadde hatt ein hard tørn på oversiglinga, og var sikre på det skulle gå gale. Trur denne pionerturen var i 1955.

Han Hovland kom ned på kaia til oss og gnika seg i hendene, var godt fornøgd med denne første kveiteturen.

God tur på Newfoundland og gode prisar på kveita så det vart godt år.

Vi hadde også ein veldig flinke stuert om bord. Utruleg dyktig spesielt på fisk.

Oss fekk mykje anna spanande fisk også i lag med kveita, spesielt torsk da. Det var utruleg å sjå kva retta han trylla fram av fisk. Problemet var berre at vi fekk no aldri tida å ete det skikkeleg, det var berre inn å sluke i seg noko mat og så ut igjen og hale vidare. Stuerten var frå austlandet men gift på Valderøya.

Generøs og unik gav til Ishavsmuseet.

Av Webjørn Landmark

Dr. Birger Rasmussen si unike foto og filmsamling til Ishavsmuseet.

Dr. Birger Rasmussen var i ei årrekke avdelingsleiar i Havforningsinstituttet i Bergen. Der hadde han ansvar for «fjerne farvatn» og var særleg oppteken av selfangst. Vidare hadde han ansvar for organisering av redningstenesta for selfangstflåten. Han hadde i denne perioden si base om bord i Norsk Bjergningsselskap sitt parti «Salvator».

I første halvdel av 1950-talet vart det tatt i bruk helikopter i bruk frå «Salvator». Dette finnест det ein heil del film frå i denne unike samlinga som totalt tel om lag 1500 foto, og 11 rullar 16mm film.

Vidare innehold samlinga mykje foto og film frå torskefiske ved Vest-Grønland der Rasmussen var med på fleire ekspedisjonar bl.a med forskingsfartyet «G.O. Sars». Her dreiv han omfattande torskeundersøkingar.

Materialet som Ishavsmuseet no har fått i gavé frå Tore Rasmussen strekkjer seg frå 1938 til eit godt stykke ut på 1960-talet.

Birger Rasmussen starta som assistent hjå fiskerikonsulent Thor Iversen i 1932. Sidan vart han i 45 år hjå Fiskeridirektoratet og Norsk Havforsking.

I 1938 hadde selfangstnæringa i tett samarbeid med Thor Iversen funne ut at selfangsten måtte søke nye fangstområder. Brandalsskutene «Polaris» og «Polarbjørn» vart utrusta og gjekk til Newfoundlandsfeltet som dei første.

Det vart full fangst og dette vart starten på den nye norske fangsten ved Newfoundlandsfeltet. Rasmussen var med som Zoolog og observatør. Sidan dreiv han omfattande studiar av sel, og arbeidde bl.a med å finne fram til metodar for å bestemme selens alder.

Dette lukkast han med.

Då dei fem skutene forsvann i Vesterisen i 1952 var det Birger Rasmussen som leia ettersøkinga.

Dette vart vidare opptakta til den norske hjelpetenesta i Vesterisen som Rasmussen leia frå 1953 til 1956.

Han har også ei rekke ekspedisjonar til Grønland, Svalbard og dei andre ishavsoyane. Alt dette rikeleg dokumentert i den unike samlinga som no er komen til Ishavsmuseet. Rasmussen hadde også Island si høgaste utmerking, Ridder av den Islandske falk, for sin store innsats for å finne havarerte islandske fangstskuter.

Han hadde medlemsskap i ei rekke komitear, kommisjonar og utval både nasjonalt og internasjonalt. Då oljenæringa starta sine undersøkingar var også Rasmussen ein sentral person.

Ved Ishavsmuseet er glede stor for denne generøse gavé som no er koma til Brandal. Dette er ei stor og kjærkoma tilvekst til museet si fotosamling. På sikt skal naturlegvis alt dette digitaliserast og verte tilgjengeleg.

Alle foto er nummererte og Rasmussen har skrive tekst på det meste av bilda.



Frå Rasmussen samlinga, kaptein Petter Brandal tar middagshøyden i Nordatlanten om bord i «Polaris» på tur til Newfoundland 26. februar 1938. Foto Birger Rasmussen.

«Njørd» brukte 60 dager til Newfoundland i 1914.

Full storm i Atlanteren med brann om bord.

Av skipper Johan Olsen, 1953

Selfangstskutene som i disse dager er på vei over til Newfoundland, rekner med å bruke 10 døgn på overfarten.

I 1914 brukte jeg to måneder eller 60 dager på turen over med stimbarken «Njørd» som sammen med «Samson» ble innkjøpt av selskapet Canadian Whaling Co. med stasjon på Seven Island.

«Njørd» og «Samson» lå i Tønsberg hvor vi hentet dem og gikk til Fredrikstad for dokking og utrusting. «Njørd» var på 520 tonn og hadde maskin på om lag 300 hester og kunne gjøre en fart av 5 til 6 mil i stille vær. Både «Njørd» og «Samson» var rigget som barkskip med skværseil på de to forreste mastene, maskinen ble brukt bare under fangst og i stille vær.

Besetningen var dels fra Ålesund og dels fra Tønsberg. Fra Ålesund husker jeg bl.a. styrmann og bottlenose-skytter Ole Dahl, maskinist Olaf Wiik, assistent Frank Olsen, stuert Gustav Gustavsen, båtsmann Gjeitvik og fyrbøter Garshol. Oluf Olsen var fører av «Samson», Martin Bjørlo var med som stuert, og Sofus Jørgensen som fangstmann.

Etter at vi var ferdige ved verkstedet, ble kull og proviant tatt om bord og vi gikk ut fra Fredrikstad den 14. november 1914. Den første verdenskrig var allerede begynt med torpedering av alle skip, så vi viste at vi gikk en viss risiko i møte.



Storm og brann.

Turen gikk imidlertid fint til vi kom forbi Shetland og skulle begynne på Atlanteren. Her ble vi møtt av en stri storm fra sørvest til nordvest, og det ble baut med små seil da vi måtte spare på kullene.

En kveld i ni-tiden lå vi å bakket for små seil på høyden av Rokkol. Jeg gikk på akterdekket – det var verken rorhus til skipper eller rormann i de dager – da jeg fikk se en lampe i rommet på siden av byssa som eksploderte og flammer sto opp gjennom skylightet.

Frank Olsen fikk satt i gang donkey-pumpa før han kom seg ut i siste øyeblikk. Brannen hadde da forplantet seg overalt i lugarer og messerom, og i de tykke lag av maling utviklet det seg en kraftig røyk.

Vi fikk stenge alle dører og ventiler og den tette røyken klarte heldigvis å kvele flamrene så meget at vi fikk sette vannslanger ned gjennom skylightet og slukke.

Det så nifst ut, men det var ikke noe å snakke om. Verre hadde det vært om ilden hadde nådd akter til bakken der vi hadde to tonn kvalkrutt. Da hadde det nok blitt en av havets gåter som det har vært så mange av gjennom tidene. –

Supercargo H. W. Sundt som var med oss, hadde en irsk setter med som hadde gjemt seg i kruttkassene. Det ble en stri tørn å få hunden frem – vi hadde en sint katt om bord som heldigvis også klarte å redde seg.

Kontakt med «Samson»

Så gikk dagene med storm og etter storm helt frem til Newfoundlands-bankene. Her kom «Samson» opp på siden av oss. «Samson» hadde vi ikke sett siden vi forlot Norge og vi skulle ikke få kontakt med før vi kom inn til Nova Scotia den 27. januar 1915.

Første juledag var vi så nediset at alle mann måtte på dekk for å banke is.

Den 28. desember var vi kommet opp til St. Paul og skulle begynne på Gulfen da vi etter fikk storm og snøkave.

Det var begynt å bli smått med kull, og jeg bestemte meg for å gå inn til Portubas, en liten by hvor en finner fergeforbindelse med North Sidney.

Det gikk godt.

Da vi kom ut for fyret ved innløpet til byen, blåste fyrvokteren i sirenene og vinket med et hvitt flagg. Jeg skulle snu, stormen var så kraftig at los ikke kunne gå ut. Men jeg kunne ikke snu, fant frem et gammelt kart over innløpet – og tok sjansen. Det gikk.

Men det ble spetakkel av det. Politiet kom om bord til oss – det måtte da være noe mystisk med en skute som kommer inn uten los, full av kuler og krutt.

Det ble antatt at vi var tyskere, og byens myndigheter holdt oss tilbake i tre dager. Da fant jeg ut at det var best å få norsk konsul utover.

Ut i januar forsøkte jeg å komme opp til Seven Island, men i Gulfen ble isen så diger at vi ikke klarte å gå. Jeg snudde mot North Sidney, men der var havna stengt av isen. Vi måtte derfor fortsette til Luisburg hvor vi gikk i opplag til fangsttiden begynte den 6. mars.

Her fikk vi høre rykter om at «Samson» var forlist, men den 27. januar kom den inn til havna. Alle kullene var brukt opp og de måtte utelukkende stole på seilene.

Tiden var inne for å forhyre mannskap. Mange av dem vi mønstret kunne ikke skrive navnet sitt. I listene satte de bare et kryss. De kom om bord bare med en liten bylt under armen.

Fangsten begynner

Vi gikk fra Louiburg den 6. mars, men igjen skulle vi møte vansker. Isen var tjukk og det var vanskelig å komme opp Gulfen på grunn av stadig storm. En dag kom vi under Magdalena Island.

Her så vi en masse klappmyss på isen, men vi nordmenn mente avstanden var for stor. Kanadierne derimot var begeistret, avstanden var liten, sa de, og en morgen satte de ut. Fem av nordmennene hadde ski og kunne komme frem, men den øvrige besetningen kom ikke lenger enn halvveis.

Vi arbeidet i flere dager, men det var umulig å komme frem da vi fikk en stor snøstorm som blåste oss ut av Gulfen.

Til Seven Island.

Fangsttiden gikk ut den 10. mai, og vi dro til Seven Island hvor vi losset fangsten. Seven Island er en liten by bygd på en lav sandstrand ved elvemunningen.

Språket var Fransk. Hudson Bay hadde et handelssted der, og en mengde indianesere kom dit om våren i sine neverkanoer. De lå i byen til over sommeren, da startet de igjen ut i villmarken for å jakte.

«Njörd» ble solgt der borte, og jeg har siden hørt at den brente opp. «Samson» ble solgt til det svenske Spitsbergcompani og fikk navnet «Isfjord».

De stolte norske stimbark-selfangere var det som banet vei for den moderne selfangst. Deres saga er slutt, men det banebrytende arbeidet vil bli husket.

Plukkfangst:

Kjølstrekking av «Kronprins Haakon»

Forskningsfartøyet «Kronprins Haakon» passerte sin andre milepæl den 2. september da kjølen ble strukket under en enkel seremoni ved Fincantieris skipsverft i Muggiano.

Norges nye isgående forskningsfartøy «Kronprins Haakon» skal stå ferdig i 2017. Norsk Polarinstitutt er eier av skipet, Havforskningsinstituttet skal stå for driften og Universitetet i Tromsø vil være største bruker.

Moderne fartøy bygges ikke lenger fra kjølen og opp, men i moduler, og derfor er kjølstrekking nå blitt en symbolsk markering når en viss mengde av skroget er ferdigbygget.

Under seremonien ble en messingplakett til minne om anledningen montert nede i kjølen av representanter fra Havforskningsinstituttet og Norsk Polarinstitutt. Fartøyet ble også etter italiensk tradisjon velsignet av den katolske kirke.

(Øystein Mikelborg – npolar.no)

Tida over for «Vestis»

Av Webjørn Landmark

Det er like godt å innrømme det først som sist. Dei seinare åra har kursen for ferieturen blitt staka ut i den retning ein har funne andre polare samlingar og maritime museum. Så også i år.

Eg og sambuar Beate stakk ut kursen og la i veg mot nord, der målet var først og fremst Tromsø og Hammerfest.

Vi bauga oss nordover langs kysten og hadde ein fin tur innom Gratangen, Foldvik, Balsfjord og Storsteinnes og såg føre oss alle ishavsskutene som hadde gått inn og ut fjordane der. Nordnorsk båtmuseum i Gratangbotn er vel verdt eit besøk.

I Tromsø fekk vi to fine dagar på musea der. Vidare gjekk turen til Hammerfest. Delmålet med dette besøket var å studere den ærverdige ishavsskuta «Vestis» som isbjørnklubben fekk satt på land der i 1995.



«Vestis» på land i Hammerfest. No har rivingsarbeidet starta. Alle foto: Beate Holstad.

Men det var eit trist syn som møtte oss ved innkøyringa til Hammerfest, og lite minnte om ei stolt ishavsskute som skulle takast vare på. «Vestis» har forfalle over lang tid, og dei seinare åra har skuta vore omtala som ein skamplatt av naboar og lokalaviser i området.



Rust og råte hadde overtaket på skuta. Jamvel småbjørk kunne vi sjå vaks villig på skutedekk. Eg stussa på noko som såg ut til å vere eit ferskt hærverk på styrbord skuteside. Nærast som ei dør var saga ut med motorsag inn til lasteromet. Men ikkje verken i nærområdet eller i lokala til isbjørnklubben var der folk som kunne stille mi nysgjerrigkeit på hærverket.



Vel komen heim frå tur låg det i postkassa til Ishavsmuseet eit brev med eit avisutklipp fra Finnmark Dagbladet som ein tipsar hadde sendt til museet.

Her fekk vi svaret på mysteriet. «Vestis» skulle kappast opp i bitar og fjernast.

I midten av juli starta Hammerfest brannvesen på jobben som skal ende med at alle spor etter «Vestis» forsvinn.

Brannsjef Arne Myrseth fortel til Finnmark Dagblad at brannvesenet sin jobb er å opne skuta og gjere alle delar av den tilgjengeleg. Dette er første del av ein serie øvingar som skal finne stad på skuta under arbeidet med å fjerne den. Slik enda historia om skuta som skulle symbolisere Hammerfest si fortid på ishavet og vere bærebjelken i eit oppleivingssenter i området.

«Vestis»: Skuta vart bygt som havfiskefartøy på Sandane i Gloppen kommune, og vart levert til eit partsreiarlag i Bergen i 1944. Skuta fekk då namnet «Lindheim».

I 1952 kjøpte Erling Lervik og Hans M. Sævik i Tjørvåg skuta og gav henne namnet «Lindholm». «Lindholm» fortsette som eit havfiskefartøy.

I 1956 tok Lervik over som eineigar, og to år seinare fekk han skuta ombygd og utrusta for selfangst. Nytt namn vart no «Vestis». Skuta var då 91 fot lang og 121 brt.

Skuta var på sin første ishavstur i 1959. Trygve Nissen i Hammerfest kjøpte «Vestis» i 1965. Seinare høyrd «Vestis» heime i Hasvik. Den fekk i 1967 innsett ny maskin, ein 450 hk Wichmann, og i 1977 vart den rigga for tråling etter lodde.

I 1992 vart «Vestis» kjøpt til Oslo og tenkt brukt som fritidsbåt. Men etter kort tid kjøpte Isbjørnklubben «Vestis» tilbake til Hammerfest der skuta kom attende i 1993. Skuta skulle få ein sentral plass i eit museumsområde knytt til Hammerfest si fortid som ishavsby. «Vestis» var då den siste gjenverande av alle ishavsskutene som til ulike tider høyrd heime i Hammerfest. I 1995 vart «Vestis» sett på land i Hammerfest. Etter at skuta kom på land skjedde lite med planane om å utvikle ein ishavspark i området der «Vestis» vart landsett.

Kjelde:

Finnmark Dagblad juli 2015

Isflaket 2010, artikkel om båtar på land av Magnus Sefland

Ishavsmuseets arkiv, og eigne observasjonar ved «Vestis» juli 2015

Plukkfangst:

Aalesunds sælfangerflaate:

Hr. Peter S. Brandal har kjøpt de bergenske sælfangerskuter «Polaris» og «Aarvak». «Aarvak», som er bygget i 1912, er 90 fot lang, 21,6 fot bred, 10,8 fot dyp og maaler 111,2 brutto reg tons. Den har dampmaskine på 74 ind. hk. «Polaris» er av omrent samme størrelse som «Aarvak» og var ny til ishavs sæsonen i aar.

(Trondhjems Adresseavis den 28de oktober 1915)

Forlist sælfanger

(Bureautelegram)

Aalesund, 25de mai.

Sælfanger «Runne» af Brandal er totalt forlist paa fangstfeltet, antagelig i slutten af april. Det var et nyt, fuldt moderne fartøy, der gjorde sin første tur i fjer. Fangsten, ca 700 dyr, er ligeledes gaaet tabt. Mandskabet er bjerget. Skib og fangst har antagelig en værdi af 60.000 kr.

(Aftenposten onsdag morgen 26de mai 1915)

Sælfanger forlist

Mandskapet reddet sig inn paa isen.

Sælfangeren «Polarstrømmen» kom tirsdag til Aalesund med 725 sél. Den hadde faat brukket akslingen i Ishavet og maatte av den grund reise hjem. Mandskapet meddelte at sælfangeren «Runne» av Brandal i slutten av april er knust i isen og totalt forlist. Folkene fikk berget sig ind paa isen, hvor de ogsaa fik med sig en del proviant og eiendele før skibet sank. Efter at de hadde tilbragt halvandet døgn paa isen, kom «Lunheim» tilstedet og tok folkene om bord, men veiret var da saa voldsomt at det ikke var tale om at faa med nogen af de ting de hadde berget. man var glad til at folkene kom sig vel om bord. De blev senere fordelt paa flere sælfangere og vil antagelig bli landsat paa Island. Der har hele tiden været stygt veir paa fangstfeltet.

(Trondhjems Adresseavis den 27de mai 1915)

Med «Admiralen» på ishavet 1915

Av Knut B. Brandal

I de dager var det ikke tale om at gjøre noe annet enn å reise på ishavet. Derfor gikk jeg ombord i s/s «Admiralen» og snakket med Kristoffer Marø som fremdeles var skipper der ombord. Plass fikk jeg mig med det samme.

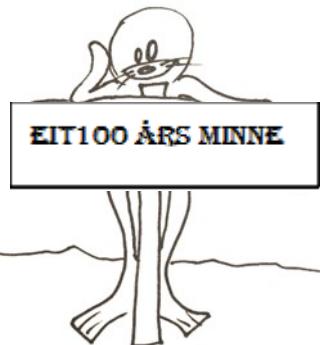


Skipper Kristoffer Marø. Her om lag 10 år før på dekket til «Minna».

Skyttere det året var Benjamin B Brandal og Paulus Røren. Jeg førte visst ingen dagbok på den turen.

Vi mørnsetret på som vanlig og gikk nordover og ut Bua-djupet. Det norske flagget hadde vi malt på skutesidene fremfor rysstjerna. Det var krig i verden nu, derfor var det nødvendig å vise nasjonalmerket.

Det var en veldig snefull vinter. Da vi kom utfor kysten fikk vi storm av N.W. En av de første



nettene vi var i sjøen så fikk vi oss en brekker som fylte skuta med sjø.

Den knuste skeilettet så sjøen fosset ned i lugaren. Det var i vaktskiftet, jeg skulle ha første rortørnet og var kommen opp i rorhuset da sjøen kom over oss. Den knuste flere ruter i rorhuset. Paulus Røren fikk en rute med karmen nedover hodet.

Det var berre baugen vi kunne se, resten var under vannet. Om ei stund så kom skuten langsomt opp igjen, den lå som en dau sild.

Vi spikret seilduk over alt som var skadet og seilte videre. Det var flere skuter i samme sjøen, men det gikk bra med alle.

Jeg tror at det var denne turen vi slepte «Isrypen» ut av isen. Den hadde mistet propellen. Vi gjorde sikkert to turer dette året også. Jeg kan huske at vi var inn til Siglufjördur for å bunkre kull.

I Siglufjördur hadde isen ligget så lenge det året at folket der hadde ikke fått gå ut på sjøen for å fiske. Derfor var det lite mat med dem.

Det var mange som kom ombord til oss og ville ha spekk til å spise. Dei fikk kjøte skinna som vi hadde liggende på dekk.

Vi spekka også av skinna våre mens vi la der. Det var folk som åt kjøttet rått. Vi snakket med en Tynes som var fra Sykkylven, han bodde der i Siglufjördur, han kunne fortelle at folket kokte en mørje av spekka som de åt. Det skulle visst nok også vere gått på smak.

Etter ishavsturen var vi til Island med garna for å drive etter sild. Det var mange båter fra Norge som deltok i dette sildefisket. På denne turen reiste jeg som stuert.

En dag, da vi lag utenfor Siglufjördur, oppsto det brann ombord i en skøyte fra Vedavåg. Skøyten hette «Veavåg». Det var frisk kuling. Min bror Benjamin Brandal var bestmann på denne turen. Han og to andre karer rodde bort til skøyta med en trosse. Han kastet trossen over ankeret og det huket fast med en gang.

Dermed så tok vi skøyta på slep innover mot Siglufjördur. Mannskapet hadde vi tatt ombord før.

Jeg hadde koka en stor gryte med sildegryn den dagen og det kom nå godt med. Inne i fjorden

kom oppsynskibet «Islands Falk» og la sig på den andre siden på "Veavåg".

Mannskapet på «Veavåg» hugget hull i dekket og satte vannslanger ned gjennem hullet og fikk slukket brannen. Vi slepte skøyta inn til byen og satte den opp i fjæra der.

Vi fikk last og vel så det i skuta den gangen også.

Danskestrædet 1915

Med S/S «Admiralen» av Bergen 2 den tur.

Torsdag 3. juni. Vi kastet loss i dag morges kl 5.30 og gikk ut Breisundet.

Tapte land av syne i ettermiddag klokken 5. Alle seil blev satt på. Fint veir med solskin. Fin trekk av sydost. Svak dønning.

Fredag 4. juni. Vi gjør en gjennemsnittsfart på 7 mil.

Vi har nu gått halve veien til Island. Kursen er N.W. Fin bris av syd, men stor dønning. Det er forskjell på veiret. Da vi reiste fra land så var det som vi hadde 7 vintre for akterenden. Men straks vi kom ut på havet så blev det sommer og sol og alt godt.

Lørdag 5. juni. Alt går sin gjevne gang ombord. Antar at vi ser Island i morgen. I natt var tåken så tett at vi såg ikke frem til baugen. Fløyten ulte med sitt grove mæle ut i natten hvert 5. minutt eller så. I dag morges lettet tåken. Vinden begynder at kantret sig mer og mer vestlig.

Har kullet tomt forrommet for kull. Klart veir, svak vind av S:W.

Søndag 6. juni. Vinden har kantret sig så meget at nu er den stikle i stevnet. Ikke noget Island at se i dag heller. Tykk tåke, frisk vind.

Mandag 7. juni. Vi passerte Kapp Langanes klokken 12.30 i formiddag.

Grimsøen klokken 12 i natt. Ved Røde Huk gikk vi igjennem en is-strimmel. Tykk tåke, svak vind.

Tirsdag 8. juni. Isen blev så tett at vi måtte vende tilbake.

Vi har krydset fra klokken 11 til klokken 3 i ettermiddag. Vi kom ind til Siglefjord i 4 tiden og lagde skuten ind til kai. D/s «Aspø» av Ålesund og nagle havkadlifiskere ligger på havnen. Har taget oss en tur på land for at strekke på bena. Tykk tåke, frisk vind.

Onsdag 9. juni. Vi har gått nordover. Har kullet tom fremste midt-tanken.

En gråsel måtte late livet fordi han var for dristig og nærgående. Har praiet «Øst» av Ålesund. Tykk tåke, vindstille.



Selfangar «Øst» av Ålesund.

Torsdag 10. juni. Her ligger 15 stimere som bare venter på en gunstig anledning til at slippe igjennem isen. Isbaksen ligger helt inn til land fra Skagen til Kapp Nord. Det blev bestemt her ombord at vi skulle gå rundt Island. Men på veien mot land blev vi oppmerksom på en vokke som skar sig vestover. Det blev til at vi skulle gå igjennem den, men det gikk ikke lenge før hele floten hadde kjørt sig fast. Alle skutene er nu indesatte av isen.

S/s «Elf» av Ålesund og s/s «Isrypen» av Brandal ligger ved samme isflak som vi.

Klart veir, frisk vind av S.W.

Fredag 11. juni. I morges løyet vinden av. Maskinen blev satt igang for at baue oss vestover. Klokken 1 ½ kom vi ind i land-vokken. Kursen blev satt østover igjen fordi isen var for tett.

Det blev bestemt at vi skulle kulle i Siglefjord. Vi kom inn klokken 4 formiddag og vi var ferdig klokken 11 formiddag. S/S «Elf» og s/s «Isrypen» holder lag med oss.

Lørdag 12. juni. S/s «Isrypen» har vi seilt agterut, men S/s «Elf» holder lag. Vi passerte Kapp Langenes klokken 6 ettermiddag. Klart veir, frisk vind av syd.

Søndag 13. juni. Har krydset og gått baut til vi kom til Sandvik. Gikk der ind og tørnet fordi vinden var frisk. Vi tok oss en tur i land og svabbet og badet oss i elven, den var omtrent lunken. Hivet opp ankeret klokken 9 ettermiddag og gikk vestover igjen.

Mandag 14. juni. Vi har gått med full fart i maskinen og stampet oss i mote sjøen. Men det går seint. Tre fiskebåter ligger her og bakker mote vinden. Klokken 7 blev alle underseil satt på for at krydse. Tåket veir frisk vind av West.

Tirsdag 15. juni. Har låret ned seilene for at gå nermere land. Vi passerer mange fiskebåter som ligger her og bruker etter torsken. S/s «Vesterisen» av Ålesund har kjempet sig frem på siden av oss. Nu har vi en frisk ramler i bakenden, så det går nogenlunde fort i vei. Lange strekninger på land er isbelagde, likeden fjellsidene.

Onsdag 16. juni. Westmannaøyene passerte vi klokken 4 i formiddag.

Vi har kullet tomt rommet og en tanke og vi har gjort klar og sementert en tanke. Kursen er N.W. t.N.

Torsdag 17. juni. Vinden har kantret sig fra syd til 0.N.O.

Kaptein har flettet en fender og første styrmanden har reparert agter skapet i styrbordsbåten.

Fredag 18. juni. Vi har kullet tom en av styrbordstankene.

Vi kom ind i isen i ettermiddag klokken 2. Alle seil blev låret ned og tatt i band. Vi ligger fast i en stor is. Tykk tåke, snekave.

Lørdag 19. juni. Vi kastet loss og skiftet flak fordi isen begynte at sette isammen. Vi har fått 12 dyr. De norske flagg som vi hadde malet på skutesiden måtte vi overmale med grønnmaling fordi fargen var for skarp i øynene til sælen.

Eller kanskje det var rødfargen som lignet blodet deres, vi malte i alle fall over det.

Søndag 20. juni. Vi har gått vestover gjennom isen. Vi ser Grønland fra tønnen. Har tatt fast i ett isflak, s/s «Hisø» ligger ved siden av oss. Svak vind, tykk tåke

Mandag 21. juni. Ved 9 tiden i ettermiddag lettet tåken og vi kastet løs og begynte at gå østover. S/s «Hisø» følger oss i kjølvandet.

En del griser måtte forlate sitt hårde leie fordi søvnen hadde overveldet dem.

Tirsdag 22. juni. Vi har praiet s/s «Vår» av Ålesund. De hadde ca loo tønder spekk. De kom østenfra og kunne berette at der ingen fangst var at se, bare tett is. S/s «Isrypen» har mistet propellen. S/s «Aksla» slæper dem ut av isen. Flere stimere sees i horisonten. Tåket veir, svak vind av ost.

Onsdag 23. juni. S/s «Vår» og vi har rullet nordover med sakte fart.

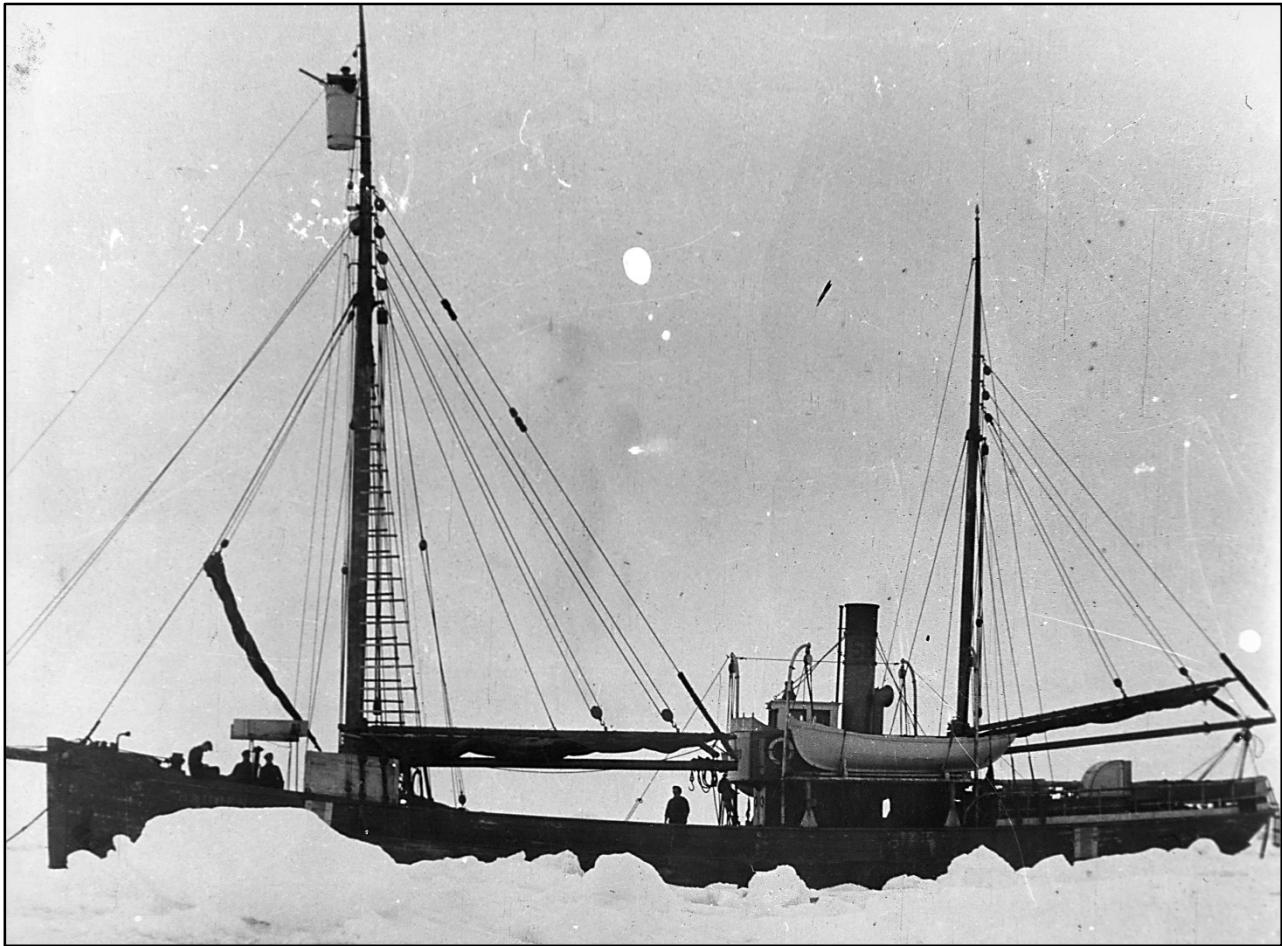
Har tatt fast i ett isflak for så at gå igjen. Således har det gått hele dagen. Ingen dyr er det at se nogen steder. Det ser derfor smått ut med fortjenesten i år. Det er St.Hans aften i kveld, vi feirer den på vår måte med at stå våre rortørn. Når det er frivagt så er det at sove og sover man ikke så er det ett slag kort, for at fordrive tiden. Nu ligger vi fast i ett isflak som er så stort at en gårdmand kunne haft en passelig gård av det. Tykk tåke, vindstille.

Torsdag 24.juni. S/s «Haugen» av Brandal kom og la fast i samme isflaket som vi ligger ved. Vi har ligget fast i dette flaket i hele dag fordi det blåser slik.

Fredag 25. juni. Vi er ca.8 mil fra Grønland. Vi ser stranden klart i kikkert.

Har ligget stille i samme isen i dag også. Isen har satt oss inde, så nu er det tett runt oss alle steder. Jeg har frisert «Steward» og «Største bekker» og maskinmesteren. Klart veir, frisk vind.

Lørdag 26. juni. I morges, klokken 6 formiddag satte isen sammen den vokken som vi låg i med slik fart at den knekket rekken på s/s «Haugen».



Selfangar «Haugen»

Deretter så kløvet den også rekken våres. S/s «Vår» fikk en svær isfot under sig slik at den låg aldeles på siden. Trossene som vi hadde satt inn over isen blev slitt i stykker etterhvert at den svære kraften i isen. Regn, klart veir.

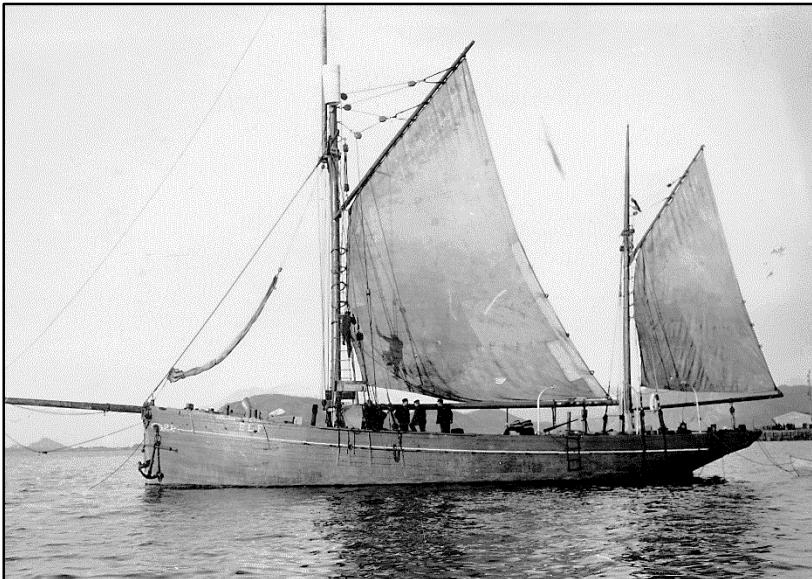
Søndag 27. juni. I natt flyttet vi plass. Vi hadde nær mistet roret. Vi var sammen med S/s «Haugen». Kristian Åsmo var første skytter på «Haugen». Da skuta fikk skade så roper Kristian med høg röst så alle kunne høre det: - "Va de kje det ej he sagt, at karan skulle passe dreggen! Det året var «Haugen» ny. Sigvald S. Brandal som eigde den var også skipper sjøl ombord. Den blev kallet for «Glassmagasinet» fordi den var så fin.

Klokken ti på formiddag begynte vi at baue oss ut igjennem isen. Klokken tre på ettermiddag blev isen tett igjen så vi kom oss ikke lenger. Vi har spekket av skinnene og saltet dem ned. Tykk tåke, vindstille.

Mandag 28. juni. I natt kom vi igjennem isen og ut i en åpen vokke. Iskanten var så noenlunde slakk. Vi har fått en ca 100 dyr. Her ligger mange stimere. Klart veir med tåke.

Tirsdag 29. juni. Vi tok fast i ett isflak i natt fordi tåken var så tykk. Vi har spekket av skinnene og saltet dem i rummet. Det isflaket som vi hadde fast i, revnet i tre deler og en stor is som lag under flaket skjøt opp mellom oss og «Haugen». Hadde den truffet oss under skutebotnen så hadde den sent oss til bunds med en gang.

Onsdag 30. juni og torsdag 1. juli. Vi har fangstet i ett sett intil nu. Det dreier sig om en ca 100 dyr. Isen har vært tett, så det har ikke gått so fort med oss. Det har vært tykk tåke også. S/s «Elf», S/s «Hisøy», s/s «Haugen» og S/s «Aksla» har fangstet isammen med oss. De har fått omrent det samme antalet med dyr. Gelenderet akterut blev indknekket av en stor is. Vi går utover, men isen er tett så det går smått.



«Elf».

Fredag 2. juli. På utover vei så mistet S/s «Elf» sin propell. Vi tok dem på sleperen til vi var utfør iskanten. Vi gikk innover igjen og lagde skuten stille og begynte at spekke. 180 dyr var gårdsdagens fangst. Tykk tåke, vinden stille.

Lørdag 3. juli. Ombord i S/s «Haugen» hadde de skutt 2 bjørner. Vi var en tur ombord med dem og fikk oss et lår til middagsmat. Vi begynte at gå inn gjennom isen igjen. Vi kunne se at der låg en del fangst på isen. Men isen var for tett for oss, vi kom ikke inn til fangsten. «Hisø» og «Haugen» kom sig hverken ut eller inn, så de måtte ligge igjen. Vi satte kurs for iskanten. Tåkt veir, svak vind av ost.

Søndag 4. juli. Vi kom ut til iskanten i tre tiden i natt.

Tåken lettet i middagstiden, da kastet vi løs og gikk innover igjen. Isen er slakk nu så det går bra og fangste. Vi har fått omrent loo dyr. Vi ser en skute med seil på langt ute, formodentlig så er det s/s «Vår». Den er antagelig lens for kull. Tykk tåke svak vind av N.O.

Mandag 5. juli. Vi tok fast i ett isflak og la stilt der. Siden kastet vi løs og gikk nordover. Vi har fått nogen få dyr. Men de er så små, de veier nesten ingenting.

Tirsdag 6. juli. Stuerten blev syk så han måtte legge sig på køyen. Jeg må fungere som stuert i hans sted, jeg håper at det går bra. Vi går innover

og skyter en og annen gris. s/s «Hvalross» og s/s «Vår» kommer samme veien som oss. Klokken 8 på ettermiddagen blev det ut törning til fangsting. Vi kjører fra s/s «Aksla» så den må sakke agterut. Klart veir, stille.

Onsdag 7. juli. Isen er tett. Vi har gått utover og ligger nu i en vokke. S/s «Isrypen» preiet oss, de hadde looo dyr. Vi har spekka i hele dag. Tåket veir, frisk vind av ost.

Torsdag 8. juli. De skinna som vi spekka igår, blev nedsaltet av nattevagten. I dag har vi spekka det som var igjen. S/s «Herkules II» præiet oss de hadde ca 700 dyr.

(slutten av denne dagboken er desverre kommet bort for mig)

Plukkfangst:

US Coast Guard sitt parti «Healy» var det første amerikanske overflatefartøy til å nå Nordpolen utan eskorter.

«Healy» kom fram til Nordpolen 5. september, med eit mannskap og vitkapsfolk, totalt 145 personar om bord. Skipet gjekk frå Dutch Harbor, Alaska 9. august til støtte for GEOTRACES, ein internasjonal innsats for å studere geokjemi av verdshava.

Denne National Science Foundation finansierte ekspedisjonen er fokusert på å studere Polhavet for å møte ei rekke vitkapselige mål, inkludert etablering av baseline målingar av luft, is, snø, sjøvann, smeltevann og havbotnens sediment for framtidige samanlikningar.

Dette er berre fjerde gang eit amerikansk overflatefartøy nokon sinne har nådd Nordpolen, og den første sidan 2005, skriv den amerikanske kystvakta i ei pressemelding.

«Healy» er ein av berre to operative isbrytarar USA har. Den andre – «Polar Star», ligg i Seattle, men er ikkje i aktiv teneste.

(Barentsobserver.com)

Vi høyrer til her!

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

Sparebanken Møre er stolt samarbeidspartner for Ishavsmuséet Aarvak.



SPAREBANKEN MØRE

Ny polarbok: EN SORT FLEKK I DET EVIGE HVITE

For hundre år siden forsøkte briten Ernest Shackleton å bli den første til å krysse Antarktis fra kyst til kyst. Per Sennels – som bor i Røyken kommune i Buskerud – har skrevet en annerledes polarbok om denne ekspedisjonen.

I 1911 erobret Roald Amundsen Sydpolen. Dermed var det bare én bragd som gjenstod i Antarktis; å krysse det enorme, hvite kontinentet fra kyst til kyst.

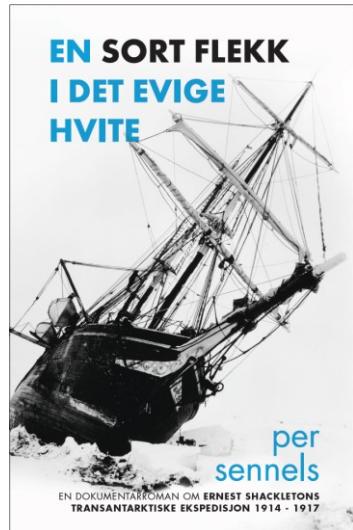
Sir Ernest Shackleton bestemte seg for å være førstemann til å gjennomføre denne heltedåden. Men allerede på vei til Antarktis frøs skipet hans, norskbygde Endurance, fast i isen, og for nøyaktig hundre år siden ble de 28 mennene ombord tvunget til å gi opp skipet. De opprettet en teltleir på den store isflaten, og begynte å planlegge hvordan de skulle å komme seg levende hjem.

Samtidig, på den andre siden av Antarktis var andre medlemmer av ekspedisjonen i gang med å legge ut depoter som Shackleton ville trenge for å krysse Antarktis. De visste ingenting om at ekspedisjonen allerede var mislykket, og jobbet med livet som innsats for å gjøre sin del av jobben.

Per Sennels har nå skrevet en dokumentarroman om denne ekspedisjonen. Med utgangspunkt i et rikt kildemateriale levendegjør han historien om en ekspedisjon som er ukjent for mange, og om en mann som få har hørt om, men som var verdensberømt i sin samtid, som pleiet omgang med de store polarheltene, og som Roald Amundsen mente kanskje var den største av dem alle.

Og for første gang på norsk beskriver forfatteren grundig innsatsen til mennene som la ut depotene som Shackleton aldri trengte; om hvordan de slet, om hvordan de klarte det, og om hvilken høy pris de måtte betale for å gjennomføre sin del av ekspedisjonen.

PER SENNELS, født 1962, bor i Røyken. Han har utdanning som lydtekniker og kjernefysiker, og jobber nå som prosjektleder på Norsk lyd- og blindeskribtbibliotek.



Per Sennels har tidligere skrevet lærebøker knyttet til lydtekniske fag. «En sort flekk i det evige hvite» er hans første roman.

Fra omslaget:
«Vi reiser ut, unge og nysgjerrige. Opplever naturen, opplever fare, overlever, får

venner. Er borte et år eller to, og så reiser vi hjem igjen. Men vi er ikke de samme som da vi reiste ut. Vi glemmer ikke. Isen, kulda, slitet, vinden som uler utenfor teltet. Fingre som er ubrukelige fordi de er stive av kulde. Alt det som gjør at du forbanner deg selv for at du dro ut. Du klarer ikke å glemme det.

Men det er også det som trekker deg tilbake. Gang på gang. Isen, kulda, slitet. Du kan bare stole på deg selv, og de du har rundt deg. Det blir samhold av slikt. Du er fortapt alene, men sammen med de andre kan du få til det utroligste.»

Det er vinteren 1916, og det er Frank Wild, den britiske polareventyreren Ernest Shackletons nestkommanderende, som forsøker å snakke mot og håp inn i de andre mennene. De ligger under to livbåter, på en forblåst odde på en øde øy langs kysten av Antarktis, og venter på at Shackleton skal redde dem.

Dette er den sanne historien om Ernest Shackletons mislykkede forsøk på å krysse Antarktis. Men til tross for alt som går galt, er det også historien om å lykkes, selv når alt håp later til å være ute. Og for første gang på norsk presenteres den komplette historien om den delen av ekspedisjonen som faktisk ble gjennomført etter planen, men til en altfor høy pris.

Boka kan kjøpast fra Ishavsmuseet.

Soga om «Aarvak»

Ishavsskuta «Aarvak» gjennom 100 år.

Av Webjørn Landmark

Ishavsskuta «Aarvak» vart bygd i Bergen i 1912. I desse tider, hausten 2015, er det 100 år sidan skuta vart kjøpt til Brandal av Peter S. Brandal.

I høve jubileet følgjer artikkelen Soga om «Aarvak» skriven til 100 års jubileet for skuta i 2012.

Byggeverftet som leverte «Aarvak».

Brunchorst & Dekke

Ishavsskuta «Aarvak» vart bygd ved Brunchorst & Dekke, Kristian Dekkes skipsbyggeri, Laksevåg i Bergen, i 1912. «Dekkedokken» var eit kjent namn, og verftet hadde lange tradisjonar. Kristian sin far, Ananias Dekke, var Noregs mest betydelige treskipsbryggjar i andre halvdel av 1800-talet. I 1848 begynte han som lærling ved Georgernes verft på Nordnes (grunnlagt 1784 av Jørgen (Georg) Brunchorst og Georg Vedeler). Etter fire års læretid reiste han i 1852 til USA for å videreutdanne seg, og vart der i eit drygt år, i hovudsak ved den berømte skipsbyggaren Donald McKays verft i Boston.

På den tida konkurrerte amerikanske verft om å bygge dei raskaste seglskipa for transport av gullgravarar frå USAs austkyst rundt Kapp Horn til San Francisco. McKays klipperskip vart av mange sett på som dei ypparste av sitt slag, og etter opphaldet her fikk Dekke ein veldig god attest frå McKay.

Då Dekke kom heim, kjøpte han ein halvpart i Georgernes verft (den andre halvparten eigde Herman Brunchorst), og frå 1854 gjekk verftet inn i si glanstid under firmanamnet Brunchorst & Dekke. Same år vart Jens Gran, som også hadde arbeida hos McKay, skipsbyggarmeister og konstruktør på Graneverftet på Laksevåg ved Bergen.

Dekke og Gran revolusjonerte skips-bygginga i bergensområdet.

I midten av 1860-åra blei Georgernes verft omtalt som «...det største og mest anerkjente av de private verftet i de tre nordiske lande».

Tida fram til 1880, då dampskipa for alvor tok opp kampen med seglskipa, var glansperioda for verftet. Det var ei stor bedrift i bergensk målestokk, med vel 300 tilsette på det meste. Under Dekkes leiing vart det bygd 41 seglskip og 14 dampskip ved verftet.

Overgangen frå segl til damp i Bergen førte etter kvart til problem for Dekkes verft, men han forsøkte å møte den nye utfordringa. 1871 tok han inn Adolf Tidemand, ein utdanna jernskipskonstruktør, i firmaet. Same år vart det så anlagt tørrdokk ved verftet – Dekkedokken.

For sitt skipsbyggjararbeid blei Dekke utnevnt til ridder av St. Olavs Orden 1868.

Etter Dekkes død 1892 vart så verftet overtatt av enkja og styrt av sonen Kristian Stoltz Dekke (1869–1954).

Verftet vart dreve vidare av sonen etter Ananias Dekkes død. Det vart bygd fleire tre-dampskip, samt nokre mindre fartøy, før verftet vart nedlagt i 1912.

«Aarvak» vart dermed eit av dei siste bygga levert frå Dekkedokken.

A/S Bergen Sælfangerselskab

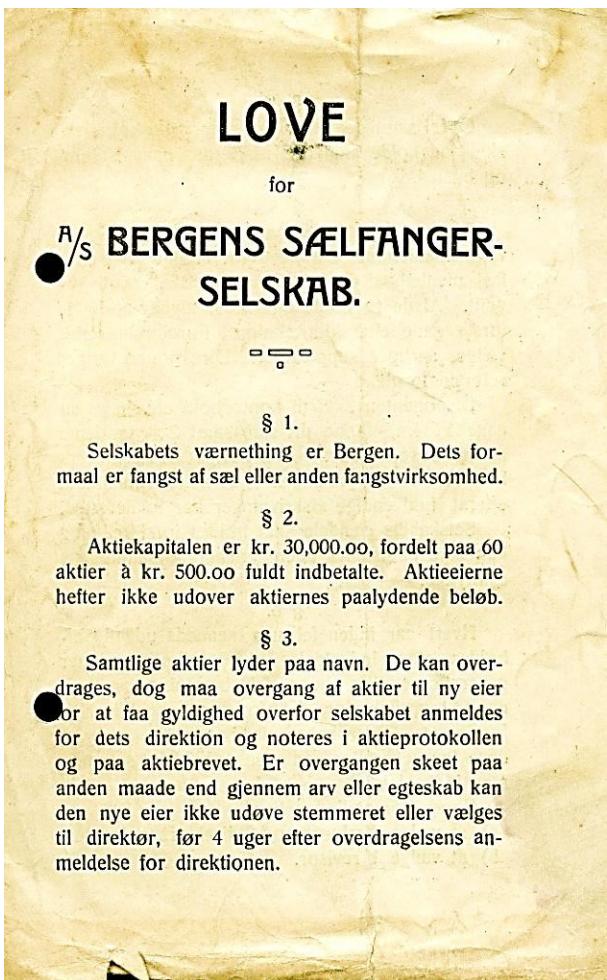
«Aarvak» var bygd for A/S Bergen Sælfangerselskab. Dette selskapet vart stifta i 1911, og dei tinga straks «Aarvak» med Kristian Dekkes skipsbyggeri.

M. Skjælåen var disponent i dette selskapet, og også ein av aksjonærane.

Ein annan aksjonær var Bertel Chr. Landmark. Landmark vart også tilsett som oppsynsmann i byggetida, og mønstra på som skipper på «Aarvak» sin første tur.

Bertel Chr. vart skipper på «Aarvak» i fleire år, til og med 1915. Han hadde den på sildefiske igjen i 1917.

Vebjørn Landmark vart skipper på «Aarvak» etter at ho kom til Brandal, og hadde henne til 1923.



A/S Bergen Sælfangerselskab tinga også seinare ishavsskuta «Polaris» som kom ut i 1914.

Fram til andre verdskrig vart ishavsskuter bygde med kutterskrog, hekkbygde med clipperbaug. «Aarvak» vart bygd med skrog i kryssarfasjon og fekk også ei anna baugutforming.

Dette var med på å gjøre skuta spesiell alt fra starten av. Sjølv om ishavsfolk var samde i at denne skrogforma fungerte utmerka i isen, så gjekk det mange tiår før den vart anerkjent og vanleg for ishavsskuter. Først etter 1945 byrja reiarane å bygge om skutene så dei fekk kryssarhekk. Men no gjekk det fort, og i løpet av ei 10-12 års periode var dei fleste ombygde.

«Aarvak» var eit av dei første spesialbygde ishavsfartøya for selfangst på Vestlandet. På Sunnmøre kom «Sælen» levert frå Bolsønes i 1910. «Jopeter» følgde etter i 1911. Også «Brandal» kom til i 1911. Før dette var det ombygde, isforsterka fiskeskøyter, som dreiv

ishavet. På desse skøyttene, og også dei nye spesialbygde selfangstskutene, vart det lagt eit lag med ishud av eik og furu utanpå fasthuda. Men ofte berre bak til akterspenna. Seinare vart det heil ishud.

Ut på 1920-talet var ofte ishuda bytta med greenhard-tre. «Aarvak» fekk skifta mykje av ishuda med greenhardt på Hatlø verft i 1926. Som ny var «Aarvak» 90 fot lang, 21.6 fot brei, 10.6 fot djup og fekk ein dampmaskin på 74 ihk, (16 nom hk) frå Laxevaag Maskin & Jernskipsbyggeri.

Med denne maskina hadde «Aarvak» ei framdrift på om lag 6 knop.

Namnet sitt fikk «Aarvak» truleg frå norrøn mytologi. Årvak er namnet til den eine av to hestar som dreg sola over himmelkvelvingen. Ei anna forklaring på namnet kan kome frå å vere årvåken. Dei måtte vere årvakne.



«Aarvak» på oversegling ca 1916.



«Aarvak» 1916/1917. Det måtte vere ein våtsam jobb for stuerten i den vesle byssa midt på dekk. Stort er heller ikkje rorhuset som er plasert bak den høge damp-skorsteinen.

Til Brandal

«Aarvak» vart innkjøpt til Brandal av Peter S. Brandal i byrjinga av den sterke oppgangstida som ishavsnæringa hadde før og under den første verdskrig. Då «Aarvak» kom til Brandal i 1915 kosta den reiaren 70.000 kroner. Peter S. Brandal kjøpte også selfangaren «Polaris» frå same reiarlag dette året. Bertel Chr. Landmark gjekk om bord her som skipper etter at den kom til Brandal.

«Aarvak» fikk fiskerimerket M 8 HD ved innføringa av merkeregisteret i 1920.

I dei økonomisk vanskelege tidene mot slutten av 1920-talet og på 1930-talet, skifte skuta eigar fleire gonger. I 1925 vart skuta overførd frå Peter S. Brandal til Peter S. Brandal AS. I 1927 overtok A/S Søndmøre Sælfangere skuta, og i 1932 vart den ført over på Peter S. Brandal & Co AS. I 1933/34 er det AS Polarrbjørn som rår over skuta. Dette selskapet stod som eigar heilt til skuta vart seld til G.C. Rieber i Ålesund den 16. februar 1968, og fekk fiskerimerket M 81 A.

Kjøpesummen var kr. 300.000,- Til mannskapet på «Aarvak» i 1968, brukte Rieber mange av dei

som hadde vore med tidlegare. Skipper den perioden Rieber åtte skuta var Olav Aasmo. Rieber selde den vidare den 19. november same året til Odd Bjørklo i Balsfjord der den vart verande i 13 år.

No fekk skuta registreringsmerke T 148 B. Skuta var på fangst i Vestisen eller Austisen kvart år fram til 1981.

Ombyggingar

«Aarvak» vart ombygd fleire gonger. I 1948 vart dampmaskinen erstatta av ein Crossley dieselmotor på 400 bhp. I protokollane etter AS Polarbjørn ser vi at dette har vore eit lenge planlagd innkjøp. Kvart år frå 1942 til 1947 har det vore sett av pengar på fond til kjøp av ny maskin til «Aarvak».

Skuta fekk ny hekk i Risør i 1950, ny baug ved Bolsønes i Molde i 1953, og skroget vart forlengd i Tomrefjord i 1955. Etter denne forlenginga vart lastekapasiteten auka frå 1800 til 2500 hl sild.

Rolf Rekdal fortel i september 2012 frå denne lenginga at skipskontrollen ikkje var nøgde med dimensjonane i den nye delen, og ville ha forlenga skjergangane

heile vegen frå stemn til stemn. Dette ville verte ein stor jobb og få til, og det vart mange og lange diskusjonar før reiaren, Karlsen, fikk i stand eit møte og et kompromiss om at det i den nye delen skulle brukast 5 toms bord i staden for tre toms bord som var på resten av fast huda i skuta.

Dette var greitt det, heilt til vi skulle legge på ishuda, fortel Rekdal. Då vart det problem, og vi måtte til å hogge ned på dimensjonen for å få ishuda på plass noko lunde rett.

Den dag i dag kan ein sjå ein liten «bulk» i skutesidene på «Aarvak» i den delen som vart lengd. Rolf har også funne fram rekninga på jobben som syner at lenginga kom på kr. 169.111,21

Ei lita episode kan nemnast frå då «Aarvak» skulle sjøsettast igjen etter denne lenginga. Sunnmørsposten kan fortelje om at dei hadde store problem med å få den av vogna og ut i sjøen igjen.

«10-12 mann hadde rigga seg til med tre jekker og anna utstyr til sjøsettinga, og alle skuleborna hadde fått fri for å sjå på stasen. Men det vart ein langvarig og kald prosess. Sleden var så treg som det mest ikkje går an å vere, og kor mykje karane enn sleit ville han ikkje rikke seg.



«Aarvak» fotografert i Hjørungavåg etter lenginga i 1955. (Foto frå Arvid Pilskog)

Ein knapp meter var innvunnen etter to timars arbeid, og då var sjøen fallen så mykje at karane måtte gi opp.

Tilskodarane og fotografane måtte gå derifrå blåfrosne og ikkje så lite arge», står det å lese.

På hausten i 1956 var det så smått begynt å snakke om å sende «Aarvak» på tråling. Inntil dette var det fortsatt den gamle steamvinsjen som sto på «Aarvak». No vart det tinga ei ny og kraftig vinsj med tanke på dette formålet.

«Aarvak» var tre turar på tråling, 1958, -59 og -60, men dette vart ingen stor suksess. I 1960 var «Aarvak» på tråling ved Vikingbanken med base i Egersund. Klargjeringsa starta i Brandal jonsokaftan, første trål vart satt ut 24. juli. Dei har problem med det meste av trålutstyr om bord, og mellom anna vinsjen må dei til land med for overhaling.

Turen på tråling i 1960 er ferdig 2. oktober då dei leverte siste fangsten i Egersund. Totalt har dei levert ca 1900 hl på godt å vel tre månader. Meir om tråling på «Aarvak» annan stad i boka.

Ottar Brandal som var skipper på «Aarvak» under selfangsten i 1960 og -61, fortel i oktober 2012 at dei hadde fleire problem med denne nye vinsjen. Etter Vesterisen i 1961 måtte vi til Union fabrikker for overhaling, fortel Ottar.



«Aarvak», her på Grønland med grønlendarar om bord, i 1966. Vi ser den svære trål-vinsja som dei hadde mykje trøbbel med. (foto frå Ivar Agersen, Ishavsmuseets arkiv).

-Vi lasta inn skinn og olje på Brandal og gjekk til Bergen 31. mai. Eg var skipper, Odd Alme styrmann og Asbjørn Saunes var i maskina. Einar Holm var med som kokk. Eg kan ikkje no hugse kven fleire som var med i mannskapet. Men eg tok det som ein ferietur og hadde med kona og to born.

Vi låg der nede og hadde arbeid med vinsjen ei 14 dagar, seier Ottar. Etterpå gjekk dei til Hovland i Eikefjorden og lasta om bord 1000 tom-tønner som dei hadde med tilbake til Brandal. Slik vart det ein tur med kombinert frakteoppdrag, overhaling og ferie.

I 1964 fekk skuta igjen ny motor, ein Wichmann 4ACAT diesel på 600 bhp, som framleis står om bord. No har skuta desse måla: 112.8 fot lang, 22.8 fot brei, 10.5 fot djup.

Fra 1968 til 1981 var skuta i Odd Bjørklo si eige. Meir om denne 13-års perioden i anna kapittel i boka.



«Aarvak» med nasjonalitetsmerkje på skutesida.

Krigsåra

Ein veit ikkje så mykje om kva «Aarvak» gjorde i krigsåra frå 1940 til 1945, utanom å drive sildefiske. Den var på selfangst i Vesterisen då krigen braut ut i 1940, og den var på fangst i Danskestredet igjen i 1945.

Einar Kvalsik har fortalt om «Aarvak» frå den dagen bodskapen om krigsutbrot nådde flåten i Vesterisen.

30-40 norske skuter låg der i Vesterisen, mannskapet var meir og mindre i tvil om kva dei skulle gjere.

Ein dag gjekk det ut beskjed om at alle skuter skulle samlast i ein viss posisjon ein viss dag for at skipperane skulle få diskutere kva dei burde gjere vidare.

Om lag halvparten av skutene hadde ikkje radiosendar enno, så kommunikasjonen foregjekk mykje på gamlemåten, med roping over rekka, eller frå tønne til tønne.

Frå tidleg morgon kunne ein sjå skuter bauge seg råk mot «Veslekari» som skulle fungere som «møtestad», då det var den som var den største i heile flokken.

Den var ekstra god å få peiling på med sine ekstra høge mastrer og høge skorstein.

Då gamle «Aarvak» som den siste kom på plass, ropa skipperen, den legendariske «Hau-Johan» over rekka:

Veit de kvar preika skal vere i dag?

Om bord i «Kari» vart det svara tilbake. –Åja, det er vel rimeleg det, den er no største kyrkja i soknet, svara han Johan.

Det vart sagt at då «Aarvak» starta på turen den dagen, så gav skipperen ordre til fyrbötaren sin, Leif Geitnes, at i dag måtte han henge i å skufle kol, og halde stimen på topp. Og då «Aarvak» sakka akterut og ikkje greidde å halde råka, då ropa han Hau ned på fyrdørken:

Har du full opning på maskina, Geitnes? Då kom der eit stammande svar tilbake frå dørken: Ja, e e he fu full opning på ma maskina, å ha ha halvtanna tørn på skrustikka.

Det vart også fortalt at då fyrbötaren kom ein tur på dekk, våt av sveitte og svart av kolstøv og skulle trekke frisk luft, då ropte han opp i styrehuset:

Er du blind Johan, ser du ikkje blåisen forut? Svaret let ikkje vente på seg. Ja, du kan få kjøpe den du, kom det frå styrehuset.

Det kan eg godt, det er berre å pakke den inne det, kom det kontant frå fyrbötaren.

Resultatet frå preika om bord «Veslekari» den dagen vart visstnok at alle ville gå til Svalbard og vidare til Tromsø som var under alliert kontroll.



«Hau-Johan», Johan S. Brandal på dekket på «Aarvak».

«Aarvak» dreiv altså sildefiske heile krigen, og i rekneskapsprotokollar frå AS Polarbjørn står «Aarvak» oppført med relativt høge sildefangstar både i 1942 og 1944.

Ishavsmuseet har alle skipsdagbøker frå «Aarvak» bortsett frå denne fem års perioden. Men eit forsikringsoppgjer frå 1943 fortel at skuta har vore på sildefiske.

30. januar 1943 grunnstøyte «Aarvak» på Florvågskjera utanfor Bergen. «Aarvak» var no krigsforsikra i Statens Krigsforsikring for Fiskeflåten.

Men det er usemje om kven som skal betale skadane ved grunnstøytinga. Var det krigen eller krigsfare som var skuld i grunnstøytinga, så skulle krigsforsikringa betale.

Men dersom krigsforhold ikkje kunne knytast til grunnstøytinga så var det forsikringsselskapet Ishavet som stod som assurandør.

Forsikringsselskapet Ishavet skriv at dei meiner hendinga kjem av minefare og på grunn av minesperringar måtte «Aarvak» navigere i ei trongare lei enn ein vanlegvis ville ha gjort, og dette førte til grunnstøyting.

Krigsforsikringa på si side meiner at grunnstøytinga først og fremst skuldast regntjukke, vind og straumforhold, og kanskje uforsiktig navigasjon.

Men konklusjonen vert at dette havariet nok ikkje ville ha skjedd i fredstider då fartøyet sjølvsagt ville halde seg på lengre avstand av land, og også såleis hatt betre støtte av fyrlyktene ved innsegling til Bergen.

Det vert så einigheit om å dele på skada med $\frac{3}{4}$ på forsikringsselskapet Ishavet, og $\frac{1}{4}$ på krigsforsikringa.

Uhell

«Aarvak» har kome seg gjennom 100 år utan dei store uhella. Det har vore nokre grunnberöringar og brottsjørar, men ikkje dei store øydeleggingane.

Ei grunnberøring er nemnd over. Ei anna har skipper Vebjørn Landmark eit kort notat om i ei handskreva notatbok.

Dei hadde vore inn under kysten av Grønland og satt seg fast i isen. Isen førte dei heilt inn på land. Då isen slepte taket og trekte seg tilbake stod «Aarvak» delvis tørr opp på land. Gode råd var dyre, det var seint på året og dei fleste skuter hadde stima på heimveg. Mannskapet hadde begynt og gjere seg tankar om overvintring på Grønland.

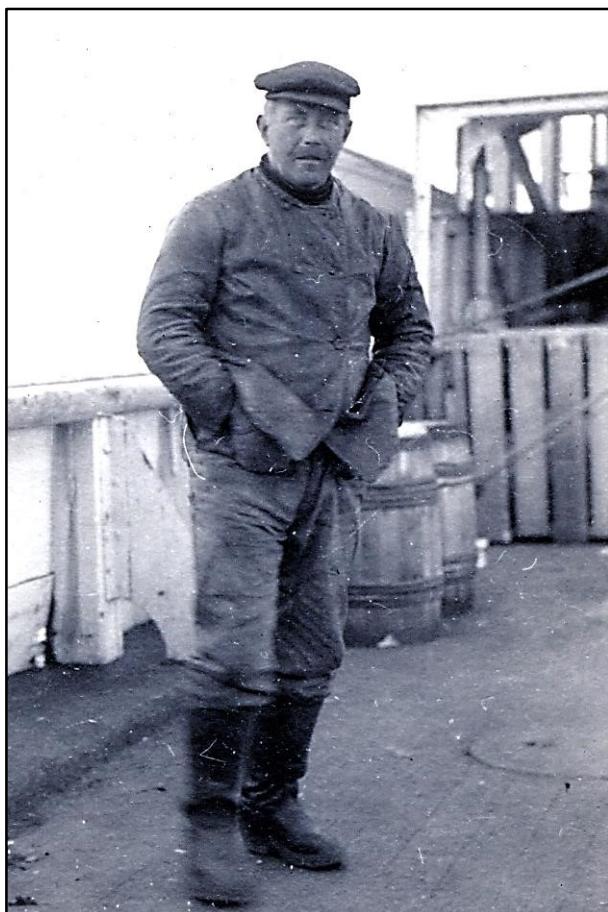
Stuert Ingvald Lorgen har fortalt i samtale med Simon Flem Devold:

Det var her skipper Landmark gjorde en av sine storbragder, som vil bli stående så lenge folk kan minnes sjømannskap i isen og i polare strøk. Han gav ordre til at mannskapet skulle spleise sammen alt det tau som kunne finnes om bord. Sterkt skulle det være, og langt måtte det bli.

Da de var ferdige med det, beslo han den ene enden forsvarlig i akterenden på skuta, og lot karene ro seg ut i fangstbåten. Der lå han ute på sjøen og ventet til et svært isfjell kom drivende forbi, og da var han ikke sein om å få gjort den andre trosseenden godt fast i isen. Dermed så drog isfjellet skuta nedover fjøra og ut på havet som om den skulle være en færing.

Dristig? –Ja, båten kunne like godt fått skurt hull i sida, men det var eneste mulige redningen.

Dramatikk har det nok vore ved mange turar. Simon Flem Devold har tidlegare forfatta ein glitrande artikkel om ishavsturen med «Aarvak» i 1920. Den er gitt ut i boka «I Polarisens makt» av Ishavsmuseet i 1998, og i Isflaket nr. 2, 3 og 4 2012. Vi tek likevel med eit kort samandrag:



Skipper Vebjørn Landmark

Mannskapet på 14 mann har vore gjennom det meste på denne turen. Rett etter at kursen var satt i open sjø hadde ror-kjettingen låst seg fast. Dette berga dei frå å gå på ei flytande hornmine. Etter to døgn i open sjø får dei storm, og fangstbåten på båtdekk sleit seg. Stuert Ingvald Lorgen fortel:

Andre skytteren tok med seg Sverre, førstereisgutten, og gikk for å surre båten fast igjen. Sverre gikk på utsiden for å ta imot tauet som skytteren stakk under kjølen på båten. Skytteren gav han en tauende og fikk den tilbake over båten. Han gav Sverre tauenden enda en gang og gutten kastet den tilbake over båten. Skytteren surret og bela, men tredje gangen han rakte tauet under kjølen var der ingen som tok imot på utsiden. Han viftet med tauenden en stund, og lurte på om førstereisgutten hadde blitt syk eller redd. Men så var der en som tok imot, halte inn og kastet tilbake. Skytteren gikk til rorhuset og Sverre ned på dekk. Jeg må skifte på meg tørre klær, sa han. –Ble du så våt da?

-Ja, du skjønner, jeg datt på sjøen, men landa på en stor brottsjø som var på veg innover skuta. Brottsjøen slengde Sverre inn på skuta igjen, og han vart berga.

Etter ei veke i fangst bles det igjen opp til storm. Det var då det hendte; eit stort brot av ein sjø kjem veltande innover skuta, knuser fleire rorhusruter og slår nedgangen til lugaren til pinneved og tek med seg Sverre, førstereisguten, over bord.

Det var ingen ting vi kunne gjøre for Sverre, det var nytteløst å sette båt på sjøen i dette været. Vi ba alle ei stille bøn for Sverre, det var alt vi kunne gjøre. Så gjekk vi laus å spikre igjen nedgangen til lugaren som sto open for sjøen. Der nede låg 16 år gamle Godtfred som var skada, i fem døgn raste uveret, og vi hadde ikkje sjanse til å sjå til han. Fem døgn åleine mens uværet rasa. Hadde skuten gått ned i uværet, ja, så hadde i alle fall han blitt med ned. Vi stappa filler og grønsåpe i alle sprekker, så selv om vi tok inne mye vann, holdt vi oss flytende.



«Aarvak» i tett is. Foto: V. Landmark

Men prøvelsane var ikkje over med dette. Isen vart tettare, den begynte å presse og skru mot «Aarvak».

Etter en stund vart ispresset enormt, og skipperen ga ordre om å lesse kull og annen proviant opp på isen. Men det gav seg noe og vi kunne gå til sengs. –Jeg var nesten sovnet, da med ett kjente jeg at noen satte en finger i ryggen min, som om han prøvde å vekke meg. Jeg snudde litt på meg, og var nesten sovnet igjen, da var fingeren der på nytt.

Brått våknet jeg livende redd. Der var ingen bak meg. Var det Sverres gjenferd som var der og ville meg noe? Jeg rev teppet til side, og da så jeg hva slags finger det var. Det var naglene i skutesiden som ble trykt inn av isen, og nå sto de å pekte inn i lugaren. –Det ble ikke noe mer soving på meg den natten.

Neste dag øket presset igjen og skipper Landmark gir ordre om at vi må på isen. Til og med bysse-komfyren min vart tatt på isen. –Det var som om døden selv stirret oss i øynene, der vi sto lamslått på isen og stirret på «Aarvak».

Svetten står i ansiktet på oss alle, og mange har tårer i auga. Då får «Aarvak» plutselig fart på seg. Som en leketøybåt spretter den i været, og vert liggende tørr oppe på det store isflaket.

–Den store båten ble løftet som av en kjempehånd, ble skubbet opp på isflaket, og ruller over på siden. Vi kunne gå helt rundt den som om den lå på land. Det ble ropt hurra på isen, men nå var vi fanget. Komfyren ble tatt om bord igjen, men jeg må si, det vart en utfordring og lage mat på den slik skuten lå på siden.

–Tre veker vart vi liggende slik før isen slakka litt.

Det var då skipper Vebjørn Landmark kom med ordre om å leite opp alt tauverk som fantes om bord og spleise det sammen til et langt tau. Dei eine enden vart gjort fast oppe i maste-toppen, den andre halt langt innover isen. Vi vart kommanderte alle mann innover isen å ta tak i tauet. Vi gav oss til å rykke i det. Skuta skolv for kvart tak. Den glei litt for kvart tak, ut mot iskanten, så tok flaket til å skråne litt. Det var ei god hjelp. Vi strevde så sveitten silte, det var fjorten mann mot naturkraftene.

Vi holdt på i to –tre timer. Skipperen gikk bort til skuta, kom tilbake og sa: -det går rette veien. Det avgjørende øyeblikket ville vere når skuta dumpa frå isflaket og ned i sjøen. Ville ho tåle det?

Vi holdt det gående to timer til. Då fekk «Aarvak» sigen i seg. Den glei noen meter i ganske god fart, så brølte skipper Landmark: - Slipp trossa!

Skuta for i sjøen med et veldig stort plask. Hadde noen holdt i trossa nå ville de fått ei ganske god himmelfart.

Skuta låg og duppa langs iskanten. Så har «Aarvak» etter en gang vist seg å være fulgt av hell!

Vel vel, vi kom no heim dette året også, avsluttar Lorgen.



Slik ser kunstnar Magnulf Bjørndal for seg situasjonen med «Aarvak» liggande oppå isen, og mannskapet som halar den mot ope vatn igjen. Maleri i Ishavsmuseet si utstilling.

Det vart lite fangst på «Aarvak» dette året. Etter å ha kome lause frå isen var det for seint på året til meir fangsting.

Isen hadde flytta dei nær kysten av Grønland, og dei gjekk inn til Grønland for å prøve å berge tur med å jakte litt moskus.

Dette vart heller ikkje det store, seks moskusoksar skaut dei. Men alle isbjørnane dei

hadde skote mens dei låg faste oppe på isen gjorde at det ikkje vart bom-tur. Ishavsveteranen Sofus Jørgensen har seinare i intervju sagt at «Aarvak» må vere den einaste skuta som har gått ut i Danskestredet frå Vesterisen.

I rekneskapen etter levert fangst kan vi sjå at dei hadde to levande og 27 daude isbjørnar til ein samla verdi av kr. 7980,- Verdien av spekk og selskinn frå 381 sel av ymse slag var kr. 8524,- Samla lott på mannskapet vart på kr. 386,-

Då dei kom heim ut på hausten var dei av mange rekna som tapt.

Reiaren hadde sendt med proviant til fleire skuter som gikk til Danskestredet på fangst.

Alle hadde fått beskjed om å sjå etter «Aarvak», men ingen hadde sett noko av dei.

Dei som gjekk heime, hadde nok friskt i minne den tragiske ulykka berre tre år tidlegare.

«Aarvak» hadde også kome unna storstormen i 1917. Den tragiske storstormen som hadde tatt sju skuter og tatt med seg 86 mann.

Også i orkanen i Vesterisen påska 1952 hadde «Aarvak» gått klar. Her forliste fem skuter og 78 mann kom vekk.

«Aarvak» slapp unna 1917-orkanen.

I 1917 leverte Brandal-skutene ein samla fangst på kr. 783.000,- Dette var rundt ein million kroner mindre enn samla fangst i både 1916 og 1918. Storstormen som førte til sju skuteforlis var nok ein av hovudgrunnane til dette. Det var også tett is og vanskeleg og kome inn.

Bjørn Øvreliid, «Banna-Bjønn», var blant mannskapet på «Aarvak» i 1917 og fortalte seinare om denne turen og kvifor «Aarvak» kom seg unna den store orkanen:



Mannskap på «Aarvak» i Ålesund etter sildetur.

-Eg var med «Aarvak» i 1917 ja, men vi kom ikkje bort i denne orkanen. Vi vart så hefte før avgang med ein garnvase på fiskefeltet at vi kom ikkje av garde før fleire dagar etter resten av skutene. Den gongen var vi ikkje særleg glade for dette, men no snart 80 år etter, er eg glad for denne vasen. Hadde oss ikkje bala slik med dette, i fleire døgn, so hadde oss vore der i lag med dei skutene som ikkje kom attende.

Bjørn Øvreliid var bestmann på silda med «Aarvak» vinteren 1917. Vi dreiv først sildefiske, så skulle oss på selfangst. Dette var før snurpenota kom, og vi brukte garn.

«Aarvak» kom inn til Brandal etter sildetur og skulle starte klargjering til Vesterisen. Men der var komne mange skuter før oss som var ute i same ærend, så vi slapp ikkje til.

-Då kjøme han «Hau-Peter», redaren, om bord: «Forlate me’ –berre ta å gå ut igjen ei natt til, her e’ so fullt at de’ får ikkje gjort noe likevel», sa han. Ja, oss gjekk på sjøen igjen, oss, å det so oss då avla, var at garnlenkja la seg i hop attafrå og mestå heilt framunder båten.

Oss fekk drage 2-3 garn, sidan var det ei rue, alt i hop, fortel Bjørn.

Først prøvde oss å greie ut denne garnvasen ute i sjøen, men til sjuan og sist måtte dei bruke vinsjen og få heile greia inn på dekk og gå til land. Oss vart hefte med dette i mange dagar og kom oss ikkje av garde før alle andre skutene var komne på feltet.

-Noke godt vær på oversiglinga var det ikkje, men ikkje det aller verste uvêret heller. Det verste var vel forbi.

I isen fann vi lite og inkje med sel. Ikkje kom oss no oss inn i isen heller. –Han hadde blese der slik at det va’ slette, faste iskanten. Knall hard! Vi fann oss no nokre sel-unga som låg ytst på denne kanten, og dei tok vi om bord, men det var ikkje mange.

Andre skuter såg vi heller ikkje. Det var steine daudt hav!

Det vart lite fangst minnast Bjørn Øvreliid.

-Men ej he' tenkt på det oftå sida', at ha' kje oss vorte so seine med garnvasen, so e'kje det sikkert kor det ha' gått med oss med tanke på orkanen so hadde herja.

Seinare gjekk vi til Stredet. Heller ikkje der var det gode tilhøve dette året, men til slutt kom oss no fram på noko fangst og berga tur.

vestenfor. Vi bestemmer oss for å ikke gå ut av isen, men ligge stille. Skodden kom og isen satte sammen, så vi ligger bom fast. Andre dagen letter tåken. Det er baks overalt og det er så vidt vi ser toppene av storseilet på skutene utfør kanten. De ligger å bakker, ingen fangst å se.



Spekking av fangsten på «Aarvak» på «Aarvak i 1917. Bjørn Øvreliid nr. to frå h.

Men også i Danskestredet dette året var det vanskelege isforhold. Benjamin Brandal som var skipper på «Haugen» dette året har fortalt om eit møte med «Aarvak»:

Da vi kom for Kap Dan eller på den NBr. 65 grader, traff vi S.S. «Aarvak» som kom hjemmefra. Der rives en slakke i isen, rett inn gjennom isen fra kanten. Alle skutene går for full fart inn gjennom slakken.

Der var noen dyr og de blev nesten tatt i flukten. Skodden kom på ny sigende og alle skutene kjører ut for kanten igjen. Jeg går bort til «Aarvak» og praier skipper Vebjørn Landmark. Jeg får vite hvorledes fangst og isforholdene var østenfor, og han får vite hvorledes de var

Litt skruing var det men vi fikk ingen skader. Dagene går med forskjellig skipsarbeid. Dette ser ikke lyst ut sier Vebjørn Landmark.

Vi har tre dyr på kjølen og «Aarvak» hadde noen mer. Kommer vi i land med dette kan vi sikkert pakke sammen klessekken å gå i land for godt. Karene spør om jeg tror vi får fangst i år. Ja visst får vi fangst, sa jeg, det er ikke å tvile på.

Etter solopbservasjoner og peiling av fjelltoppene på Grønland, så driver vi vestover. En dag så vi en stor grønlandshval komme ut gjennom isen, den dukket og kom oppigjennom isen med jevne mellomrom. Den kom opp gjennom isflakene med hodet over isen og det var som man så et stort hus med møne som kom brytende mellom isflakene. Braket hørtes på lang vei.

Da den passerte skutene, tok jeg kragriflen min og tømte tre magasiner i skallen på den. Men den enslet det ikke. Den gikk opp og ned til den forsvant ut i havet.

Da vi hadde drevet og ligget faste i 12 døgn, lettet skodden på SV. I kikkerten så jeg fangst på 8 grader vest. Det var så langt borte at det så ut som brune topper. Jeg ropte til Vebjørn og spurte om han så det. Jeg er ikke sikker sa han, for kikkerten min er ikke så god.

Vi peiler fangsten i SV. og fåken kommer igjen. Presset på isen gir seg og vi begynner og gå frem med skutene litt om senn og tilslutt treffer vi bort i fangst, og det blir storfangst. Vi holder på natt og dag.

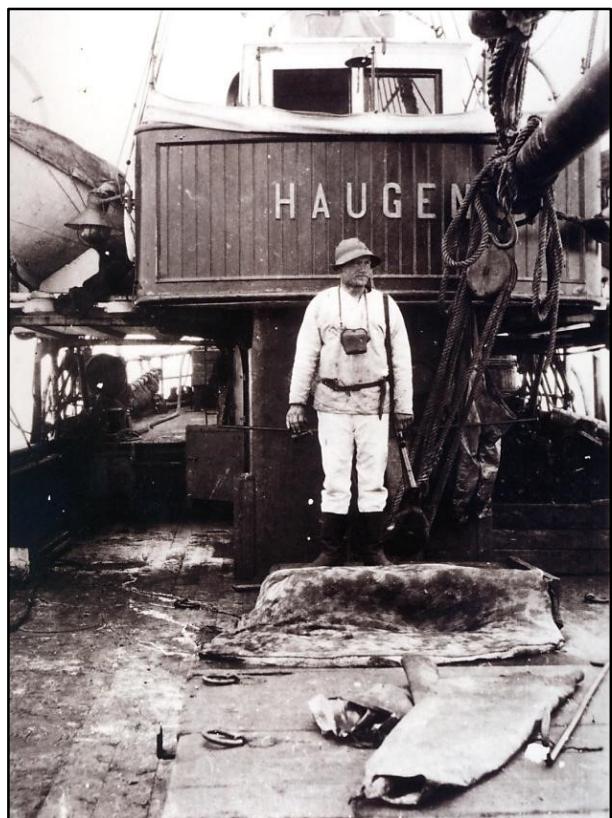
Vi ligger utfor Løvorna og det mangler litt på full last. Vi går utfor kanten og kjører nordover et stykke. Der treffer vi fangst på nytt, og fortsetter til vi er ferdige. Vi legger still og spekker av og platter ned løsfangsten og fyller baksene med kull. Skuten er nu så lastet at dekket ligger nesten jamt under vann. Jeg går bort til «Aarvak» og prøver Vebjørn. Han sier de mangler litt på full last og jeg spør om vi skal vente på dem.

Nei, bare gå og hils hjem, og si at vi kommer snart etter.

Vi kom oss så vidt ut, gikk østover i tett fåke. I en bukt fant vi en bottlenose som nylig var død. Vi tok den på siden og flenset den av, med økser og spader. Så hivde vi feldene inn på dekk, og det vart 20 tonner spekk på den.

Vi fortsatte østover og traff alle skutene som lå og bakket utfør kanten. De prøvet og ville vite hvor vi hadde tatt fangsten, og jeg fortalte det. Engelske destroyere lå og vaktet på oss mellom Kap Nord og iskanten. Vi gikk på NBr. 67 gr. 30 og satte kursen for Halten fyr. På denne kursen møtte vi ingen krigere i sjøen.

Da vi kom til Brandal, hadde de frett av ålesundsskutene som var kommet hjem, uten fangst, at det var bomtur over hele stredet og at «Haugen» og «Aarvak» lå faste langt inne i isen.



Skipper Benjamin Brandal på «Haugen».

Da sa han Peter S. Brandal: Forlate meg, skal e' seie dokke, at «Aarvak» og «Haugen» er de som tar last i år, og slik gikk det. Det var to skuter som fikk last i Danskestredet i 1917, det var «Haugen» og «Aarvak». Jeg må si, det var dristig gjort å legge seg fast og drive gjennom isbaksen. Vi fikk absolutt ikkje fangsten sovende.

«Aarvak» miste propellen.

Ved minst åtte høve har «Aarvak» mista eller skada propellen slik at det har vorte naudsynt med skifte av propell i isen.

Dette var noko dei fleste skuter opplevde å måtte gjere før eller sidan, men «Aarvak» innehavar truleg ein liten uoffisiell rekord her. «Aarvak» var sær utsett for propellskade med den akterenden ho hadde. Vebjørn Landmark skifte propell i alle fall to gonger. Dei miste propellen både i 1918 og 1919. Johan S. Brandal skifte seinare propell på «Aarvak» seks gongar. Avskrift frå notisbok til skipper Vebjørn Landmark:

Det var i slutten på sesongen i Stredet. «Aarvak» var siste skute på det vestligste fletet, da den mistet propellen.

Da det var fin is å slakk is blev seil satt, for att seile oss ut av isen. Det gikk også bra til vi kom så langt at vi kunne se åpent vatn, da kom skodda og dønningen satte inn og slo kanten tett. Dønningen vokste fort og da det var stor is blev det stor påkjennung på skuten.

Når vi satte planker eller stokker mellom skutesiden og de skarpeste iskantene, blev de klippet av med en gang.

Det var bare ett at gjøre, vi måtte se at komme oss innover unna dønningene. Da isen var satt sammen måtte vi hive oss frem med hjelp av vaier og isanker. Det gikk smått men det smalnet da litt i senn.

Neste dag var vi kommet så langt at vi fikk det smult. Så var spørsmålet; Kan vi klare å sette på ny propell?

Vi trakk inn den brukne aksling, satte inn ny aksling å mauret propellen på. Stoppmutter for propellen hadde vi ikke, men vi boret hull i akslingen fremfor propellen å satte i en jernsplint. Alt foregikk under vatn.

Vi turde ikke slå akterover i maskinen av frykt for å miste propellen på nytt.

Vi kom da oss ut av isen og hjem uten flere uhell.



Dei skifte propell i isen. (Ukjent skute).

Johan S. Brandal, «Hau-Johan», tok over skipperjobben på «Aarvak» etter Vebjørn Landmark i 1923. Johan skifta propell på «Aarvak» heile seks gonger. Denne soga har han fortalt til Ole Røyseth Brende:

-De skifte propell oppe i isen ein gong har eg høyrt?

-Ein gong? Vi skifte propell 6 gongar i isen om bord i «Aarvak».

Ja visst, no hugsar eg frå den tida eg sjølv reiste på ishavet at det ordet gjekk om «Aarvak» at ho var svært utsett for propellskade med den etterenden sin.

-De lasta ho vel ned på bakken då for å få ho opp bak? Slippa ho på isføter o.l.?

-Vi gjorde det første gongene. Men siden sluttet vi med det. Og det viste seg at det gjekk like godt og sparde oss for arbeid.

-Det tok vel si tid likevel?

-Nei, eg er viss på at Hjørungavåg Mek. ikke ville ha greitt det snarare. Så lo skjemtekroken att.

-Det høyres lett ut, men vi veit det var litt av ei bragd.

-Nei farr, bragd? Kva ville du kalle det han Vebjørn Landmark gjorde då? Han fekk bend på akslingen og fekk han ikkje inn gjennom hylsa. Dei saga difor av akslingen med et skjerfilblad surra på ei bambustroe. Det gjekk det med.

-Litt av eit tolmodsarbeid vil eg tru.



Frå «Aarvak», arbeid på isen.

«Hau-Johan» fortel også om ein gong dei skifte propell i Kvitsjøen:

Vi hadde lege i fangst ei tid i Kvitsjøen. Så ein dag var vi uheldige og fekk bøygd akslingen. Vi hadde tru på at vi kunne få retta han.

Eg konfererte med skipperen på «Sverre», og så la vi ein plan. Vi tok ei virestropp på eine propellvengen, så skulle «Sverre» rykkje, og på den måten få akslingen rett att.

Brått vart det eit følt brak, og når vi skulle til og undersøkje viste det seg at hylsa var av.

Å gå med berre ei bering på akslingen gikk ikkje. Vi måtte ta ei virestropp nedom akslingen og opp i halgattet, strekke fram på vinsjekoppen og stramme opp. Slik klarte vi og ta tyngda av akslingen og vi starta på heimtur.

Skuta hadde full last. Det gjekk bra eit stykke på veg, men så ville vieren berre slakne av same kva vi stramma inn på vinsja. Løysinga vart og skifte vieren med kjetting. Slik gjekk vi heile vegen inn til Tromsø. «Fangstmand» heldt lag med oss på vegen. Komne til lands fekk vi sjå at kjettingen hadde gnaga hol i ishuda av all vibrasjonen.

Det som berga oss frå lekkasje var at skuta var bygd på ein spesiell sterk måte. Hylsestokken på «Aarvak» var fasttømra i stilken og at hylsa sat så tett i hylsestokken at der ikkje vart lekkasje.

-Vi vart etter kvart trena på å setje på ny propell sjølve, fortel «Hau-Johan».

Framgangsmåten var som regel slik: Først var det og finne ut om akslingen var brotna rett av slik at det gjekk og drage han inn i maskinromet. Då kopla vi han av og drog han så langt inn at han sat berre i innste beringa medan vi fikk laga ei trepropopp og drive inn att i hylsa attanifrå. Denne proppa pressa sjøen inn sjølv, berre ho trefte holet så nokon lunde rett. Så hogde vi ut kilesporet slik at kilen gjekk inn når han stod fast i propellen.

Dette høyres enkelt ut når ein fortel om det, men når alt skal gjerast nede i sjøen, og ein skal halde på med bambustroer som verktøy, då er det straks verre.

Ein gong dei heldt på å skifte propell i Kvitsjøen laut dei ha seg ei pause for å få i seg noko mat. Dei hadde fått mutteren fire gjengar inn på og følte dei var berga så langt. Men brått sette det til med kraftig is-skruing, og då det gav seg var alt frose i hop så det var uråd å nå i propellen. Slik låg dei i fire dagar før isen slakka opp att. Då var sjøen så grumsete og full av is-sørpe at dei såg ingen verdens ting. Dei fikk etter kvart tjora noko tau inn mellom akslingen og propellen så pass dei turte å starte opp. Det gjekk bra, men dei våga ikkje slå attover i maskina på mange dagar.

Johan S. Brandal vart etter kvart så trena med å skifte propell i isen at han også hjelpte andre skuter som hadde mista propellen i isen.

Reparerte propellen med dynamitt

Anton Pilskog tok over som skipper etter Vesteristuren med «Aarvak» i 1952 og hadde den til 1958. Til Sunnmørsposten fortalte han i 1981 ei episode om propellen på «Aarvak»:

-Eg minnest godt den turen med «Aarvak» i midten av 50-åra då eine propellbladet hadde vorte så skeivt at motoren ikkje kunne gå. Vi låg midt inne i isen, så gode råd var dyre. Redninga vart å feste ein dynamittgubbe på ei troe og stikke han ned til propellbladet. Hadde ladninga vore berre litt større, hadde vi vorte propell lause, men ladinga var nett stor nok til at bladet vart utretta og vi fekk maskina i gang att.

Rett nok var ikkje propellen så god at vi kunne gå med full fart resten av turen, men vi kom no heim den turen også.

Tetta holet med klappmus-skinn.

Heim kom dei kvart år. Også det året i Vesterisen då isen var uvanleg treg mest heile fangstperioden.

«Aarvak» hadde kome tidleg i fangst og hadde om lag 500 dyr om bord då isen satte saman. Dei vart liggande og baug i fleire dagar med lite drift framover.

Denne bauginga hadde nok tatt hardt på skuta. No stanga den med god fart fram i isen for å prøve og kome seg ut, og det var då det hendte: «Aarvak» small i iskanten så heile skuta låg og vibrerte.



Dei reparerte propellen med dynamitt. Dette var i Stredet i 1956.

Med på bilde: Sitjande på rekka maskinist Bernt S Brandal, ståande assistent Søren Roppen. Ombord i fangstbåten med ein planke i handa l.skytter Johan B.J. Brandal og liggande på isen skipper Anton Pilskog. Dei andre har vi ikkje namna på. (foto frå Arvid Pilskog, Ishavsmuseets arkiv).

Då såg skipperen i tønna brått heile stemnen losna og dette framover isen. Berginga var at «Aarvak» også hadde løfta seg og sto med baugen på ein isfot. Hadde den sege akterover igjen etter møte med isen kunne det gått verre. Dei spikra no skinn av klappmus i holet etter stemnen og kom seg inn til Island for reparasjon. Og heim kom dei dette året også.

På Silda.

Årviss frå hausten 1912 var «Aarvak» på sildefiske. Dette var det som også heldt den i fast fart gjennom 2. verdskrig. «Aarvak» lasta før ombyggingane 1800 hl og leverte stort sett gode fangstar. Rekneskap frå nokre av dei første turane er med seinare i boka.

Etter fleire ombyggingar og lenginga i 1955, lasta den 2500 hl.

På sildefangstfeltet har «Aarvak» også hatt nokre episodar med uhell, og vi tek med utdrag frå eit par av dei frå 1950-talet.

RAPPORT

«Glomfjord» N 286 ME mot «Aarvak» M 8 HD

År 1954 den 10 februar framsto på oppsynskontoret i Måløy:

Henry Kristiansen, 34 år, bas og medeier av «Glomfjord»

Han forklarer:

Den 22. januar d.å. i kl. 1330 tiden, gjorde han et snurpekast ut for Kvitnes ved Stad. Mens de holdt på å snurpe opp noten gikk b.bords notarm ned ca. 3-4 favne.

2 nöter var kastet før «Glomfjord» kastet, nemlig «Nordland 1» og en annen som var enten «Kvitnes» eller «Skarbak», han er ikke sikker på hvilken.

Da han var omtrent halvsnurpet opp, kastet «Aarvak» mrk. M.8.HD like ved hans not, på den siden hvor noten var gått ned.

Da han straks sjønte at hans notkast kom til å komme for nære, hans notkast, ropte han over til «Aarvak»s dorryer at de måtte ikke kaste inn på noten hans. Det samme ble ropt fra hans dorrybåter.

«Aarvak»s dorryer gjorde da et lite stopp i settingen, men fortsatte å sette likevel. Det viste at det ble som han hadde fryktet for, noten til «Aarvak» ble satt over hans not i ca. 20 fv. Lengde.

Basen på «Aarvak» ble da gjort oppmerksom på at den ble gjort ansvarlig for «Glomfjord»s kast om dette gikk tapt. Til dette svartes ikke noe annet på enn at «Glomfjord»s lettbaat burde lagt der hvor noten gikk ned.

Der ble så tatt til å drage nøtene klar hverandre. Da nøtene var kommet klar hverandre, viste det seg at «Glomfjord»s not var revet med ca. 50 fv.

På grunn av dette gikk silden som var i noten tapt. Kastet anslår han til å inneholde ca 2000 hl sild. Han fikk berget av kastet 650 hl.

På grunn av at han måtte skifte ut den sundrevet noten med en annen, kom han seg ikke klar til fangsting på nytt før i 1830 tiden. Kl 1900 gjorde han et nytt kast og fikk da 400 hl sild i dette.

Det var godt vær og mange fangster tatt på nevnte felt den dagen, så om ikke «Aarvak» hadde ødelagt hans kast, og dessuten spilt fanngsttid, må han regne med at han hadde fått

last i «Glomfjord» den dagen. Han mener at han var ferdig med det kastet som ble ødelagt av «Aarvak» i ca. kl. 1600 tiden om ettermiddagen.

*For tapt fangst og fiskespille forlanger han at «Aarvak» elle dens assuranse erstatter ham for 1500 hl sild, omgjort til et beløp av kr. 25.000,00. Dessuten forlanger han erstattet notskade med kr. 1.000,00.
«Glomfjord» laster 2800 hl sild.*

Han ber om oppsynets bistann til å få saken ordnet i minnelighet, og om forlik ikke oppnåes er han villig til å la saken avgjøres ved voldgift etter sildelovens § 68.

*Opplest og vedtatt
Henry Kristensen.*

Den 20. mars same år har notbasen på «Aarvak» sendt inn si forklaring til reiar og oppsyn:

M/S «Glomfjord» N.286.ME og M/S «Aarvak».

Rapport frå notbasen på M/S «Aarvak»

Den 22. januar 1954 kastet m/s «Aarvak» ved Kvitnes (Stad).

Da vi kastet var m/s «Glomfjord»s not ute men vi var godt klar den og der var god plass for kasting. Da «Glomfjord»s not kom opp viste det seg at «Aarvak»s not var 6-8 favner over «Glomfjord»s not i babord arm. Men det viste seg også at der var ingen skade på noten i denne armen. Noten til «Glomfjord» var skadet i midten og det er utelukket at vi var årsak til denne skaden.



«Aarvak» på sildefiske.

Det ble heller ikke nevnt noe av «Glomfjord»s bas om at han mente at vi var skyld i denne notskaden. Derimot gjorde jeg basen oppmeksom på at han burde ligge med lettbåten over noten der den var nede og gjøre oss oppmerksom på hva som var skedt.

Hvis det skal bli rettsak av dette vil jeg forbeholde meg rett å kreve erstatning for den måte «Glomfjord» bas handlet på ved sin unnlatelse som nevnt ovenfor.

Jeg må be rederiet for «Aarvak» avvise ethvert krav fra «Glomfjord»

*Torangsvåg den 20. mars 1954 Mons Tarangen,
bas «Aarvak»*

Oppsynssjefen i Vest-Agder, Rogaland, Hordaland samt Sogn og Fjordane fylker, Håkon Vikse, skriv den 22. april 1954 blant anna at: *Da oppsynet for lengst er hevet, tillater eg meg med dette å underrette om hvordan saken ligger an. Oppsynet vil ikke kunne fortsette behandlingen av saken, og De må event. forfølge saken for de ordinære domstoler. Saken henlagt.*

Ei anna hending skriv seg fra februar 1956:

Rapport fra M/S «Aarvak»

Tysdag den 7. febr. 1956 var vi ved Sandsøy ca kl. 10.00.

Vår not hadde kastet og vi skulle gå frem å legge på noten og i det øyeblikk kom to notbåter inn fra babord og gikk frem for vår baug. De ble sammenstøt mellom oss og notbåtene. Vi hadde slått full fart akterover og gitt tre tøt i flyøyten.

En mann fra notbåten falt på sjøen men ble berget. Jeg antar at notbåten hadde noe skade. Vi ble forhindret på denne måten for å komme tidsnok frem til vår not og vi mistet kastet. Notbasen mener det var et bra kast med ca 2000 hl i noten.

Notbåtene som kom frem for vår baug eies av m/s «Stormfuglen». (Rederiets namn er ukjent for oss).

Vi krever erstattet tapt fangst.

Brandal den 7. febr. 1956

Skipper Anton Pilskog

Notbas Reidar Pilskog

Tilsvar på kravet som vart satt fram for Stormfuglen sitt reiarlag kom til Brandal den 4. april:

M.s «Stormfuglen»

Kr. Lysø

Hasseløy pr. Kr.sund N.

p.t. Aalesund den 4. april 1956

M/S «Aarvak»s rederi,

v/Fiskerioppsynet

Aalesund

Brandal på Søndmør

Vedr. kollisjon fiskefeltet.

Viser til samtale i dag, og etter tildligere anmodning av skipperen om bord i m.s. «Aarvak», fremkommer vi hermed med følgende krav om erstatning for skade oppstått på notbåt og tap av fangst den ___, under forutsetning omgående oppgjør:

- 1. erstatning for notbåt etter takst,*
- 2. erstatning for tap av fangst, 1 dag, 800 hl. Sild.*

Etter det som er opplyst var gjennomsnittfangsten denne dag 1000/1100 hl. Sild, og som vi selv sagt har fullt krav på, men vil likevel, for å få saken greit ut av verden, gå med på en mindlig ordning med oppgjør etter 800 hl. Sild som tapt fangst, under nevnte forutsetning, - imotsattfall fastholdes vårt fullt ut rettsmessige krav.

Ærbødigst

For m.s. «Stormfuglen»s rederi

Kristian Lysø

Korresponderende reder.

Reiar for «Aarvak» skriv til Oppsynssjefen i Møre og Romsdal:

Brandal 24. mai 1956

*Oppsynssjefen i Møre og Romsdal, Ålesund
«Aarvak»/ «Stormfuglen» kollisjon fiskefeltet
1956.*

Jeg har mottatt Derses brev av 5. april vedrørende ovennevnte sak og avviser kravet på det bestemteste, og henviser til M/S «Aarvak»s skipper og bas' rapport.

Ærbødigst

For Martin Karlsen

På Grønland

Gjennom heile 1960-talet, også det knappe året Rieber åtte skuta, var «Aarvak» kvar sommar på Aust-Grønland i ulike fraktoppdrag. Det var Konglege Grønlandske Handel som var oppdragsgjevar. I 1967 hadde «Aarvak» ei døgn-leige for dette på kr. 1.650,- på time-charter basis.

Elles hadde «Aarvak» dette året ein fangst av 1.986 dyr i Vesterisen til ein verdi av kr. 282.900,- noko styret i AS Polarbjørn kommenterer slik i årsberetinga: *Markedet for selfangstprodukter, både skinn og olje, viste en betydelig synkende tendens i regnskapsåret, og driftsresultatet ble derfor ikke tilfredsstillende for noen av fartøyene i selskapet AS Polarbjørn.*

Grønlands-ekspedisjonane med «Aarvak» starta vanlegvis i midten av juni med avgang Brandal for København, Danmark, for innlasting av varer og gods til Grønland. Vanleg oppdrag for «Aarvak» på desse ekspedisjonane på Grønland kunne vere sand-grabbing ved Kulusuk, frakt av sand mellom Kulusuk og Angmagssalik.

Vanlegvis vart det ein slik tur for dag. I fleire år heldt «Aarvak» på med denne sandfrakta.

Det var også andre frakteoppdrag mellom Angmagssalik og Kulusuk, og med materialer og utstyr til Gamle Kapp Dan, Nye Kapp Dan og Skjoldungen. Passasjerar og post mellom Angmagssalik og Kulusuk osv.

Ekspedisjonen var på jamna over 15-20. oktober.

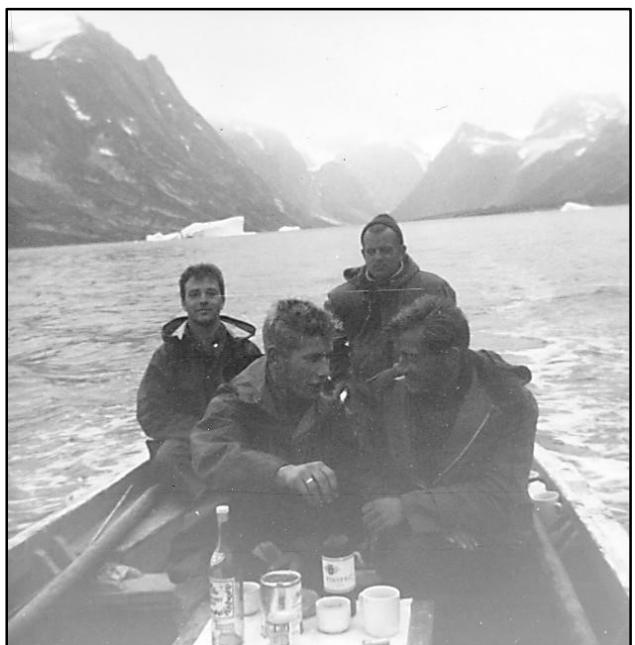
I 1965 var «Aarvak» igjen på veg inn til Angmagssalik for slike oppdrag og møtte isbeltet den 9. juni. Etter å ha gått langs kanten eit stykke, ser isen lettare ut og dei kursar inn gjennom isen. Ut på dagen den 10. juni vert isen tettare, og «Aarvak» går seg fast.

Eit fly går over dei, og seinare den 10. juni går denne meldinga inn til Angmagssalik:

«Aarvak» ligger i en lomme med spredt is, fortsatt med kurs mot Angmagssalik, som er den eneste mulige vei indover mot land. Isbeltet som «Aarvak» ligger ved er ca 15 nm bredt med 9-10 nm av Kapp Dan. Derifra isfritt. Der er ikke andre muligheter for indseiling.



Inn i mellom frakteoppdraga på Grønland vart det også tid til utflykter. Her er det Johannes Sandvik, Ivar Agersen, Guttorm Rabben og Helge Sandvik som er på tur, 1966.

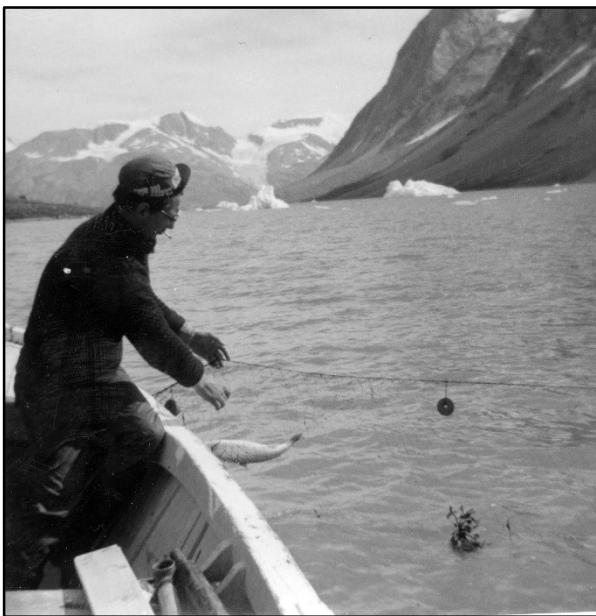


På helgatur, laksefiske med fangstbåten, Grønland 1966. Johannes Sandvik, Karl Johan Brandal, Guttorm Rabben og Helge Sandvik. (Begge foto fra Ivar Agersen).

Det er stille pent vær, men det vert skruing og «Aarvak» vert løfta 2-5 fot og vert hengjande slik oppskrudd av isen heilt til den 22. juni då isen slakner så pass at den «når ned i sjøen igjen».



Utflykt og laksefiske 1966.

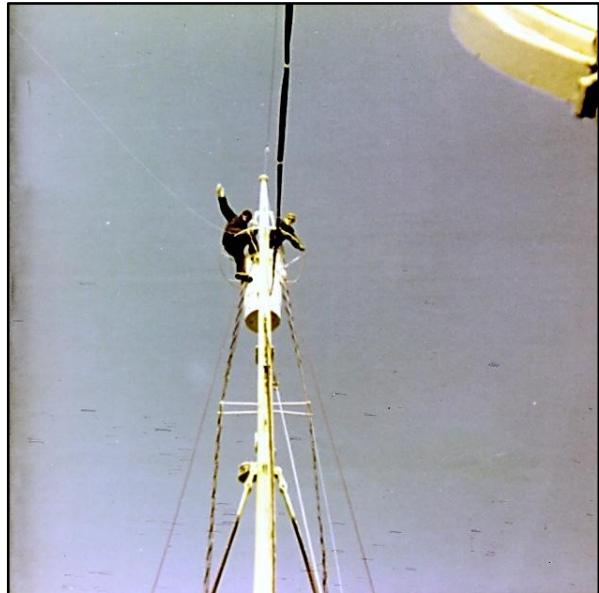


Ivar Agersen. Laksefiske 1966. (Alle foto fra Ivar Agersen).

Isen har gjort skade på roret som har vorte benda ca 45 grader, men dei klarer seg. Dei snur på styremaskinen for å få det best mogleg.

Isen har ført dei langt i feil retning og dei starta bauge seg mot Angmagssalik. Isen herjar med dei, og dei må gå utover mot kanten igjen.

1. juli sett isen tett i saman igjen, og om kvelden er dei heilt faste. No ca 25 nm frå Kapp Dan.



Vaktskifte i tønna 1966. Arnulf Sandvik og Karl Johan Brandal.

2. juli vert isen rolegare, men dei går stadig utover. Kjem i lag med «Einar Mikkelsen».

3. juli ligg dei stille igjen.

4. juli kjem dei i lag med «Kista Dan» og får begynt å gå innover igjen. 15 nm frå Kapp Dan er det tette veggen med is igjen, og det er stopp. Straumen set dei inn og vest.

5. juli er dei 8 nm frå Angmagssalik. Isen set saman igjen, dei prøver å kome seg ut på sydleg kurs. Kista Dan går til Island. Kl 21. får dei ismelding som gjev håp om å kunne kome seg inn, så dei byrja bauge mot Kapp Dan. Klokka 24 er dei 10 nm frå Kapp Dan og isen er lettare. Dei kom inn for første bukta til Angmagssalik kl. 08, og ligg der å venta på «Erika Dan» som skal først til kai.

25 døgn brukte dei på å kome gjennom isbeltet til Grønland. Året før, i 1964, brukte dei om lag 1 døgn på å kome gjennom.

På heimtur etter -65 sesongen på Grønland fikk dei storm, og ein brotsjø sleit ned



«Aarvak» lasta med sand ved Kongmiut, Grønland 1963. Foto: Kjell Myrene

antenneanlegget og slo inn ei rorhusrute så radaren og anna elektriske apparat vart øydelagde.

Både i -64 og -65 hadde dei med ein del sand heim til Brandal som vart lossa på brandalskaia.

Andre oppdrag

«Aarvak» vart naturleg nok også nytta til andre oppdrag inn i mellom turane på fangst og fiske. Eksempel på slik tur henta fra dagboka i 1965, skipper Arnulf Sandvik:

Måndag 4. januar. Går frå Tjørvåg kl. 0900 til Brandal. Ankom kl. 11.15 og gjør klart for lasting. Begynner og laste sildemel kl. 16.00, slutt for dagen kl. 17.00

Tirsdag 5. januar. Fortsetter og laste sildemel, fåt det om bord til kl. 15.00.

Laster så selsjinn og er ferdig med det kl 1800. Talger bakselukene og skalker lasteluken, slutt kl 2000.

Onsdag 6. januar. Tar 43 Tranfat som dekkslast og di blir forsvarlig avkjilt. Avgår Brandal kl 0950. Har i rummet 1250 sekker sildemel og 10 sekker selkjøtmel, 41 sekker fiskemel, 43 drums torsketran og en 1200 selsjinn + 8 tønner og 12 fat med sjinn.

Denne lasten vart lossa i Bergen og i Stavanger.

Fleire slepeoppdrag vart det også på «Aarvak». Då «Polarstar» skulle skifte maskin i november 1966 vart «Aarvak» sendt til Bolsønes for å slepe «Polarstar» til Liaaen. «Signalhorn» var også med på dette slepet.

I 1956 då «Minna» miste propellen vart «Aarvak» sendt nordover for å slepe den til Brandal.



«Aarvak» assisterer «Minna», 1956. (Foto fra Oddmund Brandal, Ishavsmuseets arkiv).

Då Bjørklo kjøpte skuta av Rieber sto den på slipp hos Rolf Rekdal i Tomrefjorden. Den 11. november 1968 kjem Bjørklo til Tomrefjorden for å kike på skuta. Olav Aasmo er skipper om bord framleis.

Den 19. november signerer Bjørklo kjøppapira, samstundes med at to mann kjem for å hjelpe han å gå skuta til Balsfjord. Aasmo mørnstrar av då skuta er på Hjørungavåg og hentar ni spekkankar som hører til. Dagen etter forlét «Aarvak» Sunnmøre med kurs for Balsfjorden.

Museumsbåt

Frå 1912 til 1981 var «Aarvak» i samanhengande aktiv bruk på selfangst, sildefiske, sommarfangst i stretet, fiske etter håkjerring, tråling, bruksvakt og fraktfart. I 1981 var skuta på sin siste tur på selfangst, dette året i Austisen, og dei kom heim med 4471 sel.

Etter denne turen hadde «Aarvak» trøng om ein del fornying, og Odd Bjørklo valte då og kondemnere skuta. Ishavsskuta «Aarvak» hadde vore i hans eige og heime høyrande i Balsfjord sidan 1968.

Tida hadde no gått forbi tre-skutene. Lokalhistoriske krefter i Brandal og Hareid, med Henrik Landmark, Reidar Hareide og Nils Nesset i spissen, grep sjansen til å bevare skuta. Seinare same året overtok den nyskipa stiftinga Ishavsmuseet Aarvak skuta, og fekk henne seinare verna som kulturminne.

Tysdag 22. september 1981 samla det seg ein armada av småbåtar ute i Breisundet. «Aarvak» var ventande heim til Brandal. No kom ho inn Breisundet, og skulle få ei ny tid som museumsbåt på Brandal.

Før dette hadde eldsjelene halde mange møte for og freista og få verna ei av desse siste gamle tre-skutene. Tanken hadde svirra i Brandal ei tid. Var det mogleg og take vare på ei skute for ettertida? Denne næringa som hadde hatt slik stor betydning for ikkje berre Brandal og Hareid kommune, men heile landsdelar, burde kunne formidlast vidare til komande generasjonar. Det burde kome eit museum, eit minnesmerke over desse kvar dagsheltane som kjempa imot så mange polarstormar og bygde opp ei stor og



På kaia då «Aarvak» kom heim til Hareid hadde «Aarvak» skipperane Anton Pilskog (tv) og Sverre Moldskred møtt opp.

viktig næring som også gav så mange og store ringverkningar til andre næringar.

Først vart det snakka frampå om at «Fangstmand» burde takast vare på. Dette var tidleg på 1970-talet mens det framleis var fleire tre-skuter igjen, og få såg vel enda verdien av ei slik verning. Seinare, i 1979, var turen komen til «Brandal». No var det ikkje mange att av dei gamle tre-skutene. Men «Brandal» var i særslig dårleg forfatning. Etter turen i Vesterisen, ein tur der dei hadde kjempa med lekkasjar alt før dei gjekk ut, fikk «Brandal» problem då dei nærma seg land igjen. Dei fekk ekstra pumper frakta ut med helikopter frå Ørlandet.

Det var fleire som no meinte tida var moden for å take vare på ei skute. Men i den standen som «Brandal» var i, vart det heller ikkje alvor av planane no.

Ei skute blir verna.

Så, i 1981, kjem det oppatt på nytt. Burde ein take vare på ei slik skute for etertida? Kvar gong spørsmålet hadde vore oppe gjennom fleire år, slo ein det frå seg. Oppgåva var for stor og for vanskeleg til at ein torde seg på henne.

No var det klart at dei fleste tre-skutene var søkte. Berre ei eller to var igjen som i det heile kunne vernast. No hadde også tanken om å verne

hatt si mogningstid. Det var fleire som var klar på at dette var ein tradisjon som vi burde take vare på.

Sommaren 1981 tok ein kontakt med Odd Bjørklo som då var eigar av «Aarvak». No syntet det seg at ein hadde lukka med seg. Bjørklo hadde fått positivt svar på søknad om kondemneringstilskot, og han hadde alt bestemt seg for å kondemnere skuta. Men dersom nokon ville bevare skuta for etertida, så var han glad for det, og han ville sjølv kome sørover med henne og overlate ho vederlagsfritt.



«Aarvak» koma til kai 22. september 1981.

Ein hadde no hatt kontakt med mange ulike partar som ivra for prosjektet. Norsk Sjøfartsmuseum og Herøy Kystmuseum var begge oppglødde over planane. Fylkeskonservatoren var også positiv til å få til «eit offentleg godkjent ishavs- og fiskermuseum» kan vi lese i styreprotokollen.

16. september reiser Ruben Brandal, Lars Gjerde og Asbjørn Saunes nordover for å gå skuta til Hareid i lag med reiaren, Odd Bjørklo.

Frå næring til museum.

Freistinga var å få i stand museum i lasterommet, og bruke «Aarvak» som eit flytande museum.

Dette syntet seg fort lite eigna. Temperaturar og klimaet i lasterommet var ikkje brukande, og plassen vart elles fort alt for liten.

Gjennom fleire år hadde Henrik Landmark alt samla mykje materiell og små gjenstandar frå ishavsnæringa.

Det vart straks sett i gang eit omfattande dugnadsarbeid for å pusse på skuta. Sommaren 1982 ligg «Aarvak» nyopp- pussa på Hareid og «skin som en hvit svane» i fylgje bladet Vi Menn.



Nymala og klar for båtparade ved opninga av Rundebrua.

I juni same år deltek «Aarvak» i båtparade ved opninga av Rundebrua.

Dette var første gang «Aarvak» var løyst i frå land etter at den kom heim til Sunnmøre, men utover på -80 talet gjorde skuta mange turar i fjordane på Sunnmøre.

Dette var turar med skuleklasser, bedrifter og enkelte hav-fisketurar.

På ein av desse fisketurane var skuta på oppdrag for ei reiselivsbedrift i regionen som skulle marknadsføre havfiske på sunnmørskysten.

Fisk var det rikeleg av på dekket denne dagen, men no, så mange år etter, kan det vel avslørast at vi hadde med store mengder frozen fisk som vart hengde på fiskekroken før slukten gjekk ut...

Jaja, dei vart no nøgde dei som arrangerte.

Det vart også gjort prøveturar på sel-safari i området rundt Grasøyane. Fleire politiske parti leigde «Aarvak» for å skaffe merksemrd omkring sitt parti ved fleire valkampar. Songkor og skulekorps leigde skuta til stemne. Slike turar gjekk til Godøya, Vartdal, Langevåg og Austefjorden for å nemne nokre.



På fisketur med medbrakt fisk. Bjørn Inge Nesset, Roger Nesset og Webjørn Landmark

Mange turar gjekk til Geiranger og inn Hjørungfjorden til Sæbø.

Frå ein av desse turane kan vi lese i Sunnmørsposten 24. juni 1985:

Folkedansarar på jonsoktur med veteran-selskute:

-Tanken om ishavsmuseum vinn fram.

-Vi er sjølv sagt optimistiske og meina det skal lukkast oss å realisere draumen om eit ishavsmuseum, seier Henrik Landmark til Sunnmørsposten då veteran-selskuta «Aarvak» legg til kai på Stranda.

-Vi har klart å berge «Aarvak» for etertida, og er i gang med å samle eldre reiskapar frå selfangsten.

I jonsokhelga var skuta på fjordtur med leikarringen «Havskum» frå Hareid, og brukte turistbygda Geiranger som base.

Mang ein ferdamann nytta høve til å studere den staselige, kvitmåla ishavsveteranen. Mindre storøygde vart dei ikkje, då dalsfjordingen Rune Garen tok fram flatfela, og spelte opp til dans på dekk.

Då «Aarvak» gjorde strandhogg på Stranda på returnen, var kaia på et blunk full av folk. Om bord var det fiszekonkurranse og grilling på dekk då Sunnmørsposten forlét gjengen. Mannsakpet på «Aarvak», skipper Ruben J. Brandal, maskinist Albert Marø, matrosane Henrik og Webjørn Landmark, trives godt om

bord og synest det er flott at folk nytta seg av å leige skuta til slike oppdrag.

Etter eige minne kan artikkelforfattaren leggje til at nettopp på denne turen var det tilløp til litt dramatikk då elektromotoren til styremaskina tok fyr og vart øydelagd rett før manøvrering til kai på Stranda. Men alt gjekk bra både her og den vidare turen til Hareid. Men mykje sveiving på roret vart det.

Ei anna episode frå ein annan tur kan også nemnast. I 1986 ved 1000-års markeringa av slaget i Hjørungavåg skulle «Aarvak» gå først i båtkortesje inn Vartdal-fjorden å take imot kongeskipet. Skodda låg tidleg på dag tjukk som graut då «Aarvak» seig inn fjorden. Mannskapet på «Aarvak» sto på baugen og speida etter båt. Brått kom kongeskipet ut av skodda og gleid forbi baugen på «Aarvak». Dei hadde naturlegvis full kontroll, men utkiken på «Aarvak» fekk seg ein støkk.



Brått dukka kongeskipet ut av skodda og passerte baugen på «Aarvak».

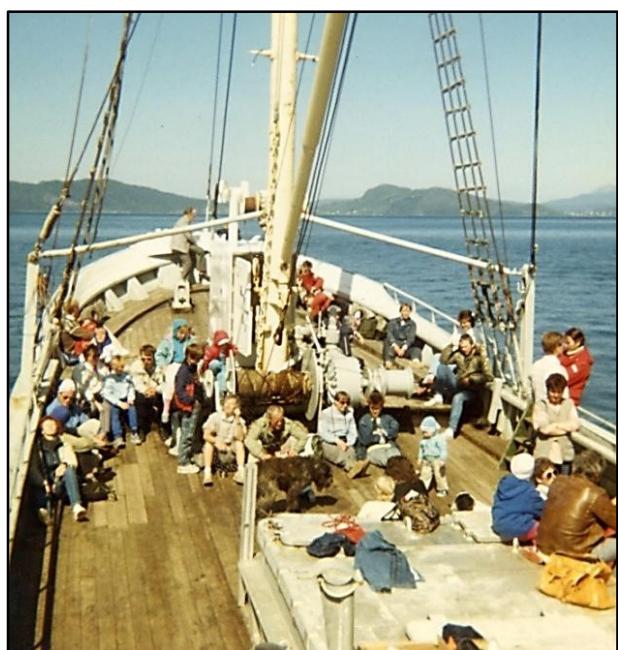
I mai 1991 får «Aarvak» formell status som verneverdig skip av Riksantikvaren.

I åra 1991-93 vart det utført ein heil del arbeid på skuta ved kai i Hareid.

Galgdedekket vart skifta, rekker og rekkestøtter like så. Nye toalett vart monterte, og hovudmotor hadde ei stor overhaling. Heile koplinga vart mellom anna tatt ut og sendt til

Wichmann på Rubbestadneset for overhaling. Vinsjeledninga vart også bytta ut. På slippen ved Hjørungavåg verft vart det også bytta ut ein del plank i is-huda. Heile skuta vart mala både utvendig og innvendig. Brennoljetankar gjort reine og godkjende av skipskontrollen. Dørkplater i maskinrom oppe og skutebotnen reingjort. 5 lås anerkjetting kome på plass og nytt ekkolodd montert.

I dagboka frå 1993 kan vi sjå at det dette året var brukt heile 2255 dugnadstimar om bord i «Aarvak».



På tur frå Stranda til Hareid.

Vidare vern av «Aarvak».

Seinare på 1990-talet vart det ei stadig tyngre oppgåve å take vare på skuta. Parallelt med arbeidet for å opne nytt museum, jobba ein også med planar for evt å drage ishavsskuta «Aarvak» på land ved museet.

På den nye tomta var det plass til dette, og vidare vern av skuta fekk dermed eit alternativ til flytande bevaring. «Aarvak» var i 1997 i såpass svekka forfatning at diskusjonen om vidare vern kom opp.

Skuta hadde sin siste tur på fjorden i 1995, og hadde sidan lege ved kai i Hareid. Då skuta var slippsett i 1995 kravde skipskontrollen også å rive størstedelen av ishuda frå ein meter under vasslinja, for og kome til fasthuda for inspeksjon.

I samråd med styrande vernemyndigheter og skipskontrollen vart denne ikkje lagt på igjen. Dette ville vere for kostbart og tidkrevjande på det aktuelle tidspunktet. Mykje av ishuda var då elles så därleg etter mange år med skuring på hard is at dei same myndigheter og dei styrande i museet var samde om at det ikkje var tenleg og legge på igjen. Mykje av ishuda i greenhard er framleis lagra for om ein gong i framtida kan leggast på att.



«Aarvak» på tur i Hjørungfjorden 1995.

Krava til skipskontrollen for vidare seglas vart av ein slik karakter at museet ikkje makta å kome dei i møte.

Riksantikvaren støtta landsetjing av skuta, men kunne ein makte dette økonomisk? Riksantikvaren kunne ikkje løyve midlar til dette no.

Utbygginga av museet som no gjekk føre seg var enno ikkje fullfinansiert, og ein kunne ikkje sette i gang eit nytt stort prosjekt på dette tidspunktet. Med seks mot ei stemme gjorde styret i Ishavsmuseet i mars 1998 vedtak om at skuta ikkje skulle søkkast, men arbeide vidare med planar om ei landsetjing. Ut på sommaren vart det hyra inn faghjelp som skulle utgreie prosjektet. Teikning av dokk med glasoverbygg vart presenterte. Men ein manglar vel ein million kroner til første byggesteg, graving og støying av dokk, til å sette ideen ut i livet.

Natt til 11. september 1998 på-går ein hard og lang kamp med å berge skuta frå å søkkje ved kai i Hareid. Seint på kveld får ein melding om at skuta ligg faretrugande lågt i sjøen, noko er gale! Aarvak har fått ei stor lekasje. Den vesle automatiske pumpa klarte ikkje å halde skuta tom for vatn åleine. Heldigvis hadde vi reservepumper i nærleiken, og med god hjelp av observante bygdafolk klarte ein ut på morgenkvisten å få skuta tom for vatn.

Lekasjen var stor og alvorleg, men med to nivå pumper, og tilsyn fleire gonger for dag, heldt den seg tørr.

Det var ofte nervepirrande turar til Hareid morgen og kveld for og sjekke stoda. Ved fleire anledningar var det naudsynt for kraftselskapet å koble ut straumen i Hareid sentrum

for vedlikehald.

Då var det å ta med seg soveposen om bord, starte hjelgemotoren og tørne ut annankvar time for å sette i gang lense pumpa....



«Aarvak» akkurat koma i dokk.

Men kva no? Noko måtte gjerast, og det fort. Ein månad etter nesten forliset, løyvde Riksantikvaren 1 million kroner for og drage skuta på land. Kun to veker etter dette var gravinga i full gang, og fredag 18. desember 1998 vert «Aarvak» sett på land i eiga dokk ved Ishavsmuseet.

Det var fredag, det var helg, og det var juleferie! «Aarvak» stod godt plassert i dokk, og ein hadde greve igjen ein molo bak skuta. Men denne var naturlegvis ikkje vasstett. Endeveggen på dokka skulle støypast igjen 4. januar.

Kvar gong det var flo sjø fylte skuta seg med vatn. Det var no naturlegvis ikkje fare for at den skulle søkkje, men likevel kunne ein ikkje berre la vatnet fylle skuta og øydeleggje maskiner, elektrisk anlegg m.m. Her var det berre og take med seg soveposen igjen, og feire store deler av julehelga om bord i «Aarvak» og passe pumpene....

Hus over «Aarvak».

Heilt sidan første dag «Aarvak» kom på land var målet å få bygt hus over skuta.

Dette var heilt naudsynt for å bevare den for komande generasjonar.

Alt i 2001 vart dei første teikningane lagt fram for politisk handsaming. Teikningane vart ikkje utan vidare godkjente med det første. Nye idear vart kasta fram, og mange teikningar og idear til hus låg føre.

Sidan huset nødvendigvis ville bli stort og vise godt igjen i Brandalsbygda, var det også viktig for styret at det skulle bli minst mulig dominante med store mørke flater.

Til slutt landa ein på eit forslag som både styret og kommunale og fylkeskommunale politikarar kunne godkjenne.

Det hadde vore ein lang prosess som no endeleg kunne realiserast. Så, endeleg, på haustparten i 2007 kunne ein starte på gravinga og sette i gang ei bygge periode som skulle take godt over eit år.

Ein iskald juni-dag i 2009 kunne bygget offisielt opnast av fylkesordførar Olav Bratland og ishavsskipper Ottar Brandal.

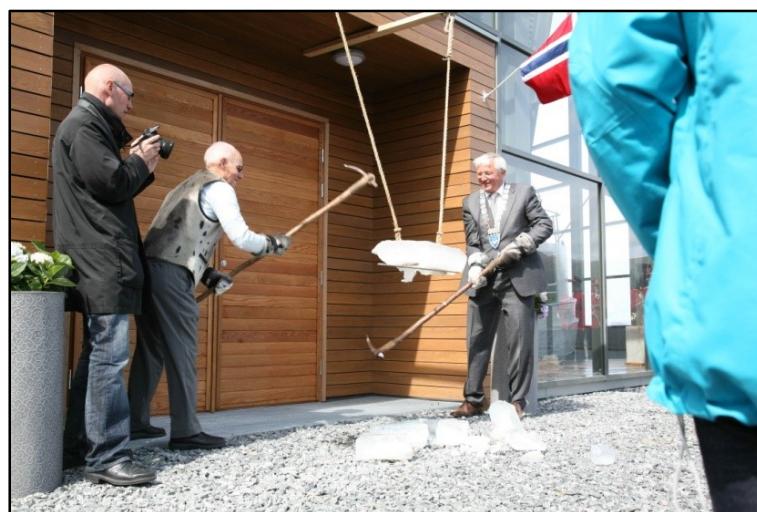
Gjennom ettervinteren og våren hadde også skuta fått seg ei stor overhaling både utvendig

og innvendig. Dette takka vere stor dugnadsinnsats.

I dag er «Aarvak» juvelen i samlingane til Ishavsmuseet. «Aarvak» er bærga for etter-tida, og såleis får komande generasjonar lære om ei næring som deira forfedre bygde opp i førre hundreår.

«Aarvak» er unik i formidlinga til særskilt born og unge som levande får innblikk i kvardagen til kanskje akkurat sin eigen bestefar.

Særskilt har «Aarvak» hatt stor betydning for undervisninga til skuleklasser som gjestar museet. Den gjev ei verdifull innsikt i korleis forholda var på fangst og fiske.



Skipper Ottar Brandal og Fylkesordførar Olav Bratland opna vernebygget ved å knuse ei isblokk med hakapikar.

Ishavsmuseet rettar ei stor takk til våre
hovudsamarbeidspartnarar i året 2015



SPAREBANKEN MØRE



VS Poland Sp. z o.o.

Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

Sildefiske på Vestlandet.

Av Helge Ødegård

Det har vore fiska sild langt tilbake i tid, vil nok tru sild stod på menyen til dei fyrste som slo seg ned i landet vårt.

Så tidleg som før Noreg vart samle til eit rike var sildefisket organisert, Skalla-Grim, far til Egil Skalla-Grimson hadde sildebruk. Han rusta ut til sildefiske med notbåt og mange huskarar.

Vi veit not kom tidleg i bruk, garn var nok meir heimebruk. Ein mann kunne ha to-tre garn og på den måten skaffe nok sild til huslyden.

På Sunnmøre tok dei store notsteng rundt 1750, men dei fekk vanskar med avsetning. På Vestlandet var sildefisket ofte forskjell på naud og velstand.

Eit godt sildefisk heldt nauda borte frå mange heimar. Men etter ein vinter med lite sild var det smått med mat på mange bord.

Sild i kvardagen: Vi skal ikkje gå så langt tilbake i tid før der var sild til fleire måltid om dagen. Trøndelag: Klokka kl. 10 stod det første kokte måltidet på bordet: Spekesild, kokte ureinska poteter, og suppe.

Møre og Romsdal: Om morgonen kokte poteter og sild med flatbrød til, middagen var poteter og spekesild.

I Oslo og Akershus var det om lag det same: «Det var mye grøt og velling og så var det spekesild, ofte bare en halv til hver». Silda var som oftast salta i tunner, då er det saltsild eller spekesild.

Silda vart også om vinteren hengt opp til turk, dette vart så først: Bokasild, (gamalnorsk: lett tørka), så boknasild, (gamalnorsk: tar til å rotne), og til slutt turrsild. Men når sommaren kom var denne tursilda harsk og ram, men turrsild, før den vart harsk, grilla på glør i ein vedomn, var godt.

Lite sild kunne ha mange orsakar, sjøtemperatur kunne vere for lav eller for høg. Dårleg vær så ein ikkje kunne kome på

sjøen var ofte årsak til eit skralt fiske. Før ein fekk ekkolodd var det ikkje så lett å finne sild.

Då såg dei etter fugl, spesielt var det havsule, stupte havsula var der sild i sjøen. Vanleg var det ikkje havsule å sjå langs kysten vår, men i «sildetida» såg vi mykje av denne fuglen.

Der det var sild samla det seg mykje fugl. Seinare, etter krigen fekk vi betre instrument, ekkolodd og asdic.

Havforskarane leita etter sild nesten året rundt, fiskarane visste kvar silda ville ta inn. Ja, alt vart så mykje lettare og enklare. Før krigen sat basen på ei tofte om bord på lettbåten, to mann rodde.

Basen sat der med sitt reiskap til å finne sild, det var ein messingstreng med eit blylodd i enden. Kom strengen eller blyloddet i sild kjente basen dette i handa som holdt messingstrenge.

Basen hadde famnemerke på strengen, han kunne på merkene lese kor djupt silda stod. Han kunne også med litt trening vite omrent kor mykje sild der var. Var silda innestengt i nota rodde basen rundt med blyloddet og strengen og «loddar».

Gode basar takserte nokså godt kor stor fangst vi hadde i nota.

Då eg kom med i sildefiske vinteren 1941 var der motor i ein av notbåtane, der var forbod om motor i begge notbåtane. Merkeleg nok var det finnane som fyrst kom med motor i begge notbåtane. Der var finske fiskefartøy som dreiv sildefiske ved Island før krigen, og dei hadde motor i begge notbåtane.

I kamp om silde-åtene kom nesten alltid finnane først. Sildefiske ved Island var sommarfiske, silda gjekk i åt som samla seg i havoverflata. Desse «åtene» såg ut som oljeflekker på sjøen.

Kjære Polarstarvenner,

Rapport frå Polarstar, september/oktober 2015
Det dreg seg mot haust og det er tid for ein kort rapport om korleis arbeidet skrid fram ombord i skuta vår.

Det har vore ei relativ roleg periode no i sommar og ettersommar, men i lesande stund er det meir aktivitet ombord. Oss har hatt Riksantikvaren på besøk og snart kjem Skipskontrollen/NMD som også skal inspisere og godkjenne.

Alt ser greitt ut, men det er skarpe auge som sjekkar og kontrollerer arbeidet, så her gjeld det gjere alt korrekt og slik dei vil ha det. Alltids eitkvart å pirke på, men generelt er alle partar svært nøgde og det er rett og slett godt samarbeid mot felles mål!

I sommar har det vore arbeid under dekk i stor grad, i lasterom, i tankar, alle rørsystem, sanitær og WC, og også ein del sveise- og reparasjonsarbeid på galgedekk.



Mange lag maling er blåst vekk frå overbygg.

heilt sia skuta var ny! Og tydeleg at det ikkje alltid har vore so nøyne med malingskvalitet, «man tager hva man haver».

Men det har vorte fint no, og det skal verte kjempebra når oss får gjort ferdig alt arbeidet med reparasjon av stål og aluminium og så fått mala overbygget slik som oss forventar den skal sjå ut. Med sine fargar i isblått, mastegult og lasert/ådra til baker til den velkjende mørke brunfarge.

Skuta har no fått over seg eit stort «telt» som dekkjer store deler av overbygget. For det er som sagt dette området oss skal fokusere på no utetter hausten og fram til nyttår. Blant mykje anna skal vindauge og dører ut for reparasjon, og oss må også sikre oss at det ikkje vert lekkasje ned i messe og innreiing, som har vore ei plage gjennom alle år.



Sandblåsing overbygg.

Heile galgedekk er no strippa for utstyr, resterande gammal plank som var der, og som forårsaka masse lekkasje, er no fjerna.

I skrivande stund foregår sandblåsing og reingjering av heile overbygget, litt av ein jobb! Malingslag på malingslag heilt frå 1948.

Og no, når du les dette, er heile overbygget totalt sandblåst og alt aluminium og stål er påført eit lag primer.

Det var ein krevjande jobb som gjekk føre seg omrent heile september. Det kom som nemnt fram utruleg mange lag med maling, sikkert



Reint stål etter sandblåsing.

Oss må ha «tett skute» før vinteren set inn! Det får oss til, og håpet er også å få lagt tredekket over heile galgedekk, og få vise skuta slik som den framsto, før helikopterdekk og anna arbeid som har vore gjort siste årtider.

Men vi kjem for eksempel ikkje til å flytte masta bak på galgedekk igjen, den skal for framtida vere slik som er no.

Vi må også så smått tenkje på innreinga. Som dokke veit er heile messeområdet, proviant rom, mannskapsmess på styrbord side fjerna for all den nyare innreinga (kravet er som kjent at oss skal tilbake til seksti/syttiålet).

Også Captains Cabin skal ryddast og renoverast attende slik den framstod i den perioden vi søker, med delt lugar/salong. Mykje arbeid som etterkvar nærmar seg!

I den samanheng har Riksantikvaren bedt oss snakke mest mulig med dei som var ombord på den tida, og som hugsar mest mulig korleis det såg ut.

Det er dessverre litt sparsamt med bildedokumentasjon, men NB, er det nokon som sit på fine historiske bilde, så vil vi gjerne scanne dei og nytte dei som dokumentasjon i restaureringsarbeidet! Webjørn på museet tek seg av dette, so berre kontakt han!

Den 24. august vart det samla ein flott gjeng på Ishavsmuseet med veteranar, og også nokre av dei med litt detaljkunnskap. Desse har no gjeve oss svært god hjelp og gjer arbeidet lettare for å få det mest mulig tidsrett.

Vi er mykje takksam for den hjelpa og støtta. Desse personane og alle andre som hjelper til, er uhyre viktige for oss i restaureringsarbeidet. STOR TAKK til dokke alle, det er nok ikkje siste gong eg spør og masar om hjelp, så takk for tolmodigkeit og velvilje !

Dokke ser bilde av dei som stilte opp på museet her i reportasjen (i tillegg var også Johannes Alme der, han er også i sanning ein viktig



Frå samlinga med Polarstar «veteranar» 24. august. Dei har alle fartstid på Polarstar frå ulike epokar. Frå v. Webjørn Landmark, Olav Gjerde, Terje Valderhaug, Andreas Hareid, Kolbjørn Nesset, Johan Veiseth, Harald Knutsen, Else Karlsen, Johan Peter Runne Brandal, Lars Brandal og Rolf Nakken.

bidragsytar). Mykje ishavshistorie og Polarstarhistorie i dette bildet!

Anna viktig som har hendt er at Riksantikvaren har godkjent det arbeidet som må gjerast med legging av dekksplank.

Det må gjerast 100% etter boka, og vi nytta det vesle akterdekket til test og godkjennings arbeidet.

Vi synes naturlegvis at det arbeidet som er gjort såg veldig flott ut, men faktum er at oss måtte gå eit par runde før Riksantikvaren var nøgd.

Men slik er det, og det er inspirerande også å sjå kor detaljert og rett det må vere!

Vi har hyra inn eit velkjent firma frå ein by litt lenger aust i Polen, frå byen Kolobreg.

Her er det ein fantastisk trebåtverkstad som kan slikt arbeid. Skal seie det var flinke karar, sjå på bildet og eg trur du er samd med meg!

Eg berre gler meg til heile galgedekket er plankelagt.

So sagt, no er oss snart inne i den fasa av renoveringa som krev detaljkunnskap og husk igjen, alt som dykk kan bidra med er veldig godt for oss!



Nytt plankedekk akter.

Kom med bilde og andre opplysningar og ta gjerne direkte kontakt eller vend dykk til Webjørn på Ishavsmuseet. Han formidlar.

Takk til alle som ynskjer oss vel, og som kontaktar oss. Alle dykk er til stor hjelp, og til stor inspirasjon.

Men vi ynskjer også å seie at det er personar og lag her som ikkje synes det oss held på med er so veldig viktig.

Ein kan i alle fall få det inntrykket. Desse personane prøver stikke kjeppar i hjula våre her og der. Folk som eg faktisk har truudd har interesse for lokalhistorie.

Dette synes vi er leitt, sidan vi både håper og trur at dette som oss gjer no med Polarstar, skal vere til nytte og glede for kulturen både i heimbygda og rundt om i det ganske land.

Folk skal vite at oss gjer dette i takksemd til dei som brukte havet og ishavet for å bygge velstand og derfor synes oss at dette er viktig historie å ta vare på.

Polarstar er eit uhyre viktig kulturobjekt som fortener all den kjærleik og innsats oss legg i skuta no!

Kanskje desse negative personane har ein agenda som fortel dei at denne skuta helst ikkje burde kome heimatt til ishavsbygda. La oss sjå etterkvart kor rotfesta denne kritikken er. Dei som liker å plage oss får berre halde på, skuta vert ferdig uansett, og oss har etterkvart etablert eit lite fandenivolsk motto iblant oss:

«Det er nokre som prøver trykkje oss ned. Det betyr at oss er over dei !».

Det er fleire enn underteikna som har misst ein av sine nære kjære i arbeid som har vore kopla til arbeid på land og sjø.

Og eg har dette som den aller viktigaste hovudagenda, å takke ishavsbygda for måten desse folka har hjelpt familiar gjennom vanskelege tider. Ikkje minst mi familie fekk uvurderleg hjelp og omsorg då oss trengte det som mest.

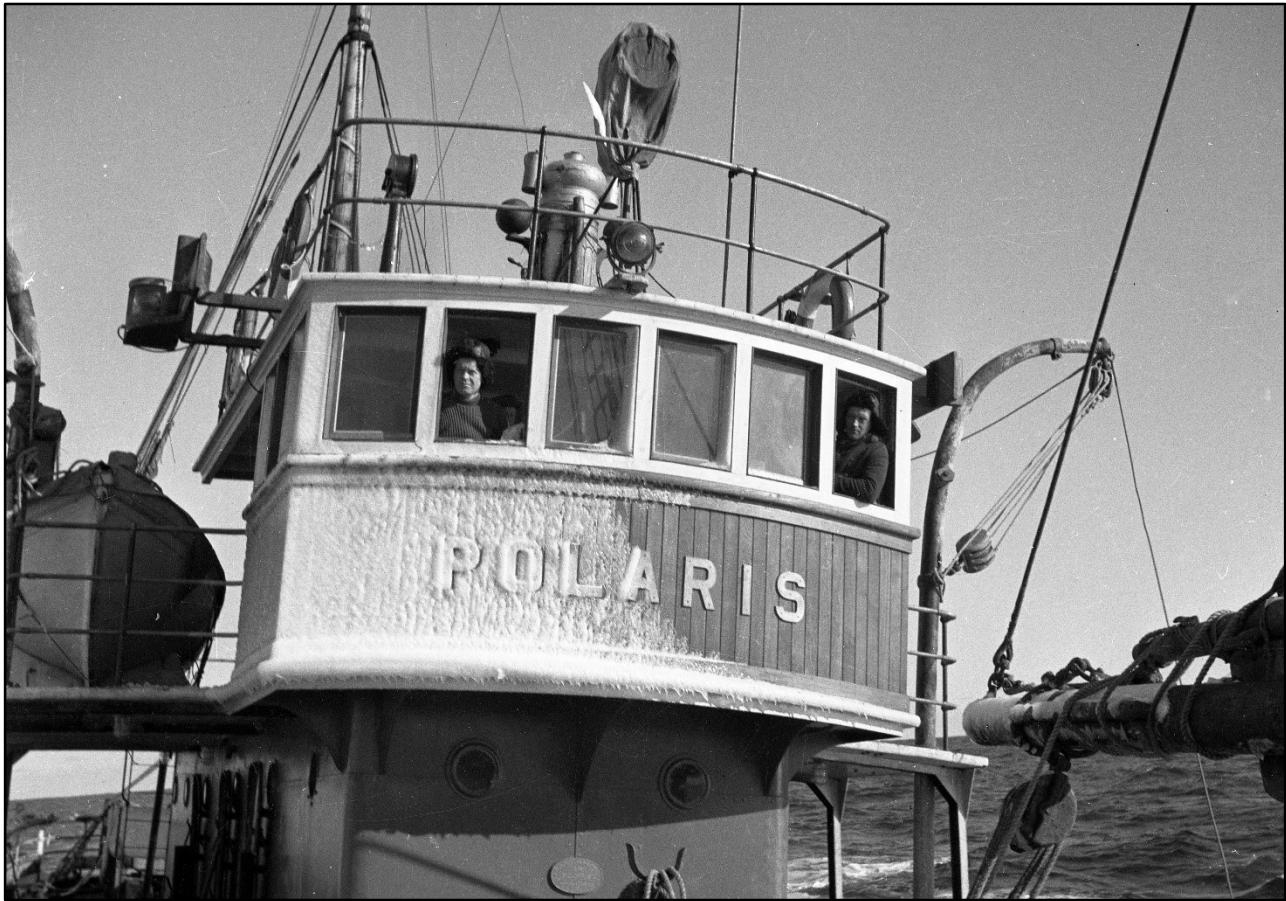
Vi ber ikkje om pengar eller andre midlar, berre forstå lysta mi og vår til å på denne måte «betale tilbake» til ishavsbygda, og vise respekt og takksemd for ishavsfolket, bygda og kommunen. Så til dykk som ynskjer å skape vanskar, det er faktisk ei så enkel forklaring! Så kvifor ikkje vise litt respekt for dette?

Ha ein fin haust, og vi lover kome attende med meir info når juleutgåva av Isflaket er klart ! Nyt no dei fine bilda, og gled dokke over at skuta vert flott!

Helsing Willy og Johan

tlf 95070668





Bilde frå Rasmussen samlinga omtala annan plass i bladet.

Øvst: 26. feb. «Polaris» etter N.E. kuling i Nordatlanten. Nest: 4. mars i råk med nyfrosset issørpe, is hugges av rigg og dekk.



B

Returadresse:
Ishavsmuseet
6062 Brandal

Porto Betalt P.P
Avtale 617108/7

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

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

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



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hordaland, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fjeld, Sygne, Røde, Raudeberg, Selje, Lavastad, Olden, Sande, Vandal, Bærum, Larvik, Gjerdrum, Moldestranda, Leikong, Tjørnåg, Ose, og Åheim.

Meir enn berre polarolje

Besök nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

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

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



kr 180,-

Polarolje for hest

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

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



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.
Spesielt gode resultat for:

- Problemløs
- Bleieutslitt
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x40



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

