

ISFLAKET

Polarmagasin från Ishavsmuseet. Nr. 4– 2016 18. årgang kr. 80,-



Leiar:

Kings Bay – ei moderne og viktig forskingsbase

Historia til Ny-Ålesund er både spanande og dramatisk. Ved fleire høve gjennom dei siste 100 åra har heile verda hatt sine auge på nyhende frå denne verdas nordlegaste by.

Den engelske kvalfangaren Jonas Poole kunne alt i 1610 fortelje om store førekomstar av kol på sørsida av Kongsfjorden. Fleire kvalfangarar og ekspedisjonar nytta seg av å bunkre kol i Kongsfjorden når dei var i området, men det skulle gå meir enn 300 år før nokon lukkast med å starte kolgruve her.

Det var dei driftige sunnmøringane Peter S. Brandal, Michael Knutsen, Trygve Jervell og Trygve Klausen som den 14. desember 1916 danna selskapet Kings Bay Kul Comp. A/S.

Peter S. Brandal hadde annektert området i august, og kjøpt rettighetene for gruvedrift i september for 250.000 kroner. For å sikre kapitalen gjekk han i kompaniskap med dei tre karane frå Ålesund som han kjende godt gjennom fleire ulike selskap dei hadde i lag. I seks veker sommaren 1916 var Peter S. Brandal der og planla gruveanlegget og byen sin, Brandal City.

I første del av 1920-talet måtte Brandal sjå at byen hans skifta namn til Ny-Ålesund. Truleg var det kapitalen i Ålesund som ville det slik. Dei fire grunnleggarane tapte mykje pengar på gruvene i Ny-Ålesund. Alt i 1920 gjekk staten inn med pengestøtte og avtalar om å kjøpe kol. I 1929 var selskapet si gjeld så stor at staten ved Svalbardkommisjonen bad aksjonærane overdrage aksjane sine frivillig og utan vederlag.

Peter S. var den første som sa seg villig til dette, men dei andre kom snart etter, og i 1933 hadde den norske stat heile aksjeposten i selskapet. Den 23. august 1929 vart det i statsråd beslutta full driftsstans i gruvene.

Midt på 1920-talet var Kings Bay vertskap for mange ulike ekspedisjonar som ville erobre

Nordpolen, og telegrafen som Peter S. Brandal hadde fått satt opp i 1917 spydde ut nyheitsmeldingar til heile verda som følgde spent med.

Utover 1930-talet vart det etablert fiskeristasjon i Ny-Ålesund for å ta seg av dei mange hundre fiskebåtane som dreiv i området. Frå andre halvdel av 1930-talet vart det starta hotelldrift i Ny-Ålesund. Ei tid vart også direktørvillaen til Brandal og Knutsen omgjort til hotell. Men heller ikkje desse aktivitetane var nokon økonomisk suksess.

Sommaren 1941 vart 80 mann sende til Ny-Ålesund for sommardrift i gruvene. Men kort tid etter vart Svalbard evakuert. I 1945 kom drifta i gang igjen, men gruvedrifta skulle dessverre verte ramma av mange tragiske ulykker i gruvene. I desember 1948 omkom 15 personar i ei eksplosjonsulykke, og både i 1952 og 1953 var der fleire ulykker som til saman kravde 28 menneskeliv.

5. november 1962 kom enda ei alvorleg ulykke som sette ein stoppar for all vidare gruvedrift i Ny-Ålesund. 21 menneskje omkom i gruvene.

14. desember 1964 gjekk norske myndigheiter inn ein avtale med Den Europeiske romfartsorganisasjonen (ESRO) om etablering av ein norsk satellitt-telemetri stasjon i Ny-Ålesund, og byen vart ein moderne arktisk forskingsbase.

Dei første forskingsorganisasjonane som etablerte seg i Ny-Ålesund var Nordlysobservatoriet i Tromsø i 1966 og Den europeiske romfartsorganisasjonen (ESRO) i 1967. Norsk Polarinstitutt var først ute med ein heilårleg forskingsstasjon i 1968.

På Zeppelifjellet ovanfor Ny-Ålesund ligg forskingsstasjonen Zeppelinobservatoriet, 474 meter over havet. Denne forskingsstasjonen er sentral i overvakinga av det globale atmosfæriske miljøet. Data som vert samla inn har stor tyding for kartlegging av klimaendringar, endringar i stratosfærisk ozon og UV, miljøgifter, og langtransporterte luftforureiningar.

Kings Bay Kull Comp AS overtok igjen drifta av staden i 1974. I 1998 endra selskapet namn til Kings Bay AS og fjerna dermed sin referanse til koldrifta.

I dag har 14 forskingsinstitusjonar faste stasjonar i Ny-Ålesund. Desse tilhøyrar institusjonar frå 10 ulike land: Norge, Tyskland, Storbritannia, Italia, Frankrike, Japan, Sør-Korea, Kina, Nederland og India.

Visjonen for Kings Bay er å vere «til beste for verdens klima- og miljøkunnskap.» Hovudmålet er at Ny-Ålesund skal vere «det fremste stedet for arktisk klima- og miljøforskning».

Peter S. Brandal og Michael Knutsen tapte store pengar på gruvene i Brandal City. Men dei hadde stor tru på at staden skulle bli viktig for Noreg, og ofra mykje for å halde selskapet gåande trass store tap og stans i utvinninga av kol.

Og dei fekk jo rett til slutt, i dag er Kings Bay i Ny-Ålesund ein verdskjend og viktig forskingsby som har 100 års jubileum 14. desember.

Til lukke med jubileet!

Med ønske om ei god jul til alle.
Brandal 5. desember 2016

Webjørn Landmark
Redaktør

Jorda mi

Presten på Hareid spurde ein gong den kjende ishavsskipperen Hau-Johan frå Brandal, om kor stor jorda og jordstykket hans var. «Mi jord», svarde han Hau Johan til den vitelystne presten, «den strekkjer seg frå 65 grader nord til den 80 -ande». Då var dei gardsgrensene sette.



Innhald

Ishavsprodukter	side 4
Eskimoene i Scoresbysund	side 8
Frå arkivet	side 12
Knut Nygård blar i minneboka	side 18
Ny bok frå Ishavet	side 25
Rapport frå Polarstar	side 27
Maud returnerar	side 31
Polart nettverk	side 32
Nytt frå Ishavsmuseet	side 35
Santho	side 36
Havet gav og tok	side 47
Danskestrædet 1915	side 49
Trålfiske med Aarvak	side 53
Keiserleg vaktmann	side 57

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

ISSN 1891-9480

Ishavsprodukter

Av Kjell G. Kjær

Jute til seilduk, klede og emballasje

Tran fra spekket til sel og hval ble etterspurt til flere anvendelser, og ble blant annet brukt til å bløte opp fibrene i juteplanten: «indfedter den for lettere å kunne spinde den». Fibrene ble spunnet sammen med ull og tråden gikk til produksjon av klede. Jute var en plante som også dannet basis for produksjon av seil og presenninger for over 100 år siden. Norske fangstmenn som overvintret på Ishavet, utnyttet dette og trakk ut fibrene fra presenninger for å sy og reparere klær. Sekker av strie ble vanligvis produsert av hamp. Hamp har ei eiendommelig lukt, og sekker til emballasje av matvarer som mel og sukker, ble derfor heller produsert av jute.

Planten vokser i flere land i Asia. Storbritannia innførte jute fra Øst-Pakistan (Bangladesh), franskmennene dyrket den i Algerie og tyskerne hentet planten fra Øst-Afrika. Frem til 1860-tallet var Hamburg og Altona de største mottakerne av tran og selskinn, men etter hvert ble handelshusene i Dundee og Leith de største kundene. Det var hit 70 prosent av seltranen ble levert.

Dundee i Skottland ble Europas senter for juteproduksjon. Det første spinneriet åpnet i 1832, og det siste ble nedlagt i 1998. Om lag 50 000 var ansatt i juteproduksjonen i Dundee. Leveranse av seltran til juteproduksjon i Dundee ga viktige valutainntekter og medførte at kongeriket Sverige-Norge opprettet et eget konsulat der.

Impregnering av fottøy og klær

Seltranen inngikk også i produksjon av semsket sinn. Skinnene (for det meste geiteskinn) ble mettet med seltran for å innlede en gjæringsprosess. Etter en tids gjæring ble seltranen fjernet med lut. Prosessen etterlot et



Fangst på isen.

viktig biprodukt, degrass, som er «et Affaldsprodukt fra Semsgarvingen». Degras var en klebrig masse som gikk til impregnering av oljeklær for fiskere og sjøfolk. De største produsentene av degrass holdt til i Tyskland og Danmark, og de eksporterte produktet til andre land.

I en tid da gummifottøy ennå ikke var kommet på markedet, impregnerte folk røyserter, den tids lærstøvler, og sko med en blanding av seltran (3/4) og tjære (1/4). Firmaet P.A. Næsvold ble etablert i Tromsø i 1858 som garveri, lærhandel og senere skoforretning. Knut Petter Næsvold forteller:

Oldefar startet produksjonen av Næsvolds Tjæresmoring. Den bestod av et avkok av selfett fra beredningen av selskinn, som ble blandet sammen med tretjære. Dette var et godt vannavstøtende produkt som gikk til impregnering av fottøy av lær, også kommager.

Alf Bjerke og Ole Hagen-Olsen etablerte i 1906 Tromsø Farvehandel. Odd Erik Hagen-Olsen, sønn av etablereren og den som overtok driften, forteller:

Før i tiden lagde vi impregneringsmiddel for fottøy av lær av en blanding av selolje og tjære. Dette lærte vi av samene. De brukte seltran til å impregnere kommagene. Den fineste seltrana, seloljen, ble tappet på flasker og oppbevart

kaldt. Det ble brukt som steikefett, på samme måten som vi bruker olivenolje u dag.

Skipsmaling og farmasøytiske kremer

De fleste skipene på 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet var treskip som krevde utstrakt vedlikehold. Store sjøfartsnasjoner som Storbritannia og Nederland hadde behov for seltran som basis for skipsmaling. Tranen ble blandet med tjære, fargestoff og deretter tilsatt sikkativ. Det siste stoffet var nødvendig for å få malingen til å tørke. Malingen var først og fremst et middel mot pæleorm og råte. «Seloljen ble foretrukket fordi den var veldig feit, men malingen tørker ikke så fort. Den ble derfor etter hvert erstattet av linoljen».

På midten av 1800-tallet oppsto det en bottlenosboom i Norge. Oljen fra spekket fra bottlenoshvalen, også kalt nebbhval, hadde verken lukt eller smak, og egnet seg derfor til produksjon av hudkremer og luksusprodukter som hårkrem og barte voks. Bottlenosoljen brant med en flamme som ga et godt lys og etterlot seg lite sot. Derfor ble den foretrukket som olje i fyrlykter over hele verden helt frem til den ble erstattet av mineralolje og elektrisitet.

Transmisjoner i fabrikker

Før i tiden ble drivreimer lagd av balata, som er melkesaften fra en plante som vokste i fjerntliggende strøk som Jamaica, Trinidad og i enkelte land i Sør-Amerika. Ishavsfarerne førte inn et produkt som kunne konkurrere med balata i både styrke og pris. Det var skinnen til kvithvalen. Fra 1868 til 1872 ble det fanget over 6000 dyr av denne hvalarten. Det kostbare skinnen ble eksportert til flere land i Europa.

Også huden fra hvalross gikk til produksjon av drivreimer, men den tykke huden ble først og fremst benyttet som dekk til vognhjul, polerskiver i metallindustrien og til produksjon av skipspumper.



Hvalrossfangst. Foto fra Rikard Karlsen, Ishavsmuseets arkiv.

På slutten av 1890-tallet steg prisen på hvalrosshud til utrolige høyder, drevet av etterspørsel fra sykkelindustrien, som brukte hvalrosshuden til sykkeldekk.

Garving, et håndverk

Huder og skinn som ishavsfarerne førte inn, måtte gjennomgå en garveprosess før de kunne bearbeides til forskjellige formål. I garvingen var hovedkomponenten barken fra trær. Barken ble malt opp og lagt i barkekar fylt med vann. «I disse karene ble storkobbhudene liggende i malt bjørkebark etter at de var avfarget i ca. 2,5 mnd. (...) Det tok halvannet år å barke de.» Sluttproduktet ble lær til forskjellige formål. Huder og skinn innført av ishavsfarerne, la grunnlaget for garverier både i Norge og i Europa. Et norsk garveri kunne ha fra 10 til 20 ansatte. Før 1900 var det om lag 10 garverier bare i Troms fylke som produserte lær til forskjellige formål.

Militære formål

Rustningsindustrien ble en stor avtaker av ishavsprodukter. Den tykke og sterke hvalrosshuden ble brukt som rekyldemper ved produksjon av kanoner. Siden hvalrosshuden skulle forsterke kanonen ved rekyl, fikk produktet det noe misvisende navnet rekylforsterker.



På hvalrossfangst.

Hestene utgjorde den gang tyngden i kavaleriet, og forsvaret i forskjellige land ble storforbruker av hvalrosshuder. «Læderet er meget tykt og benyttes navnlig af Sadelmakere og Vognfabrikanter».

En spesiell garvingsprosess var nødvendig i produksjonen av mentolær. Mentolæret hadde den egenskapen at det ikke trakk vann og frøs derfor ikke. Det gikk til produksjon av salingsutsyr for arbeids- og militærhester og reimer til ryggsekker for militære og sivile formål. «Mentolærtøylene ble solgt til en rekke firma i Oslo og Trondheim. Disse kjøpte tusenvis av meter».

Korsetter, parasoller og gebiss

Noen forfattere har gjort et nummer av at hvalbarder gikk til produksjon av damekorsetter. Roald Amundsen skrev at: «- det væsentlig brukes til fabrikation av – korsetter! En damefigur er en dyrbar ting!». Det er for så vidt riktig, men bardene gikk også til produksjon av spilene i paraplyer og parasoller.

«Salg av barder utgjorde i årene 1864-1905 ca. 4 millioner kroner (tilsvarer 221,5 mill i 2011 kroner). Til sammenligning utgjorde den samlede verdi av hvalfangsten i de samme årene ca. 22 millioner kroner (tilsvarer 1,38 milliarder i 2011 kroner).»



Kniv og slire utskjært fra hvalrosstann, ifra utstillingane på Ishavsmuseet.

Hjørnetennene i overmunnen på hvalrossen var verdifulle og «kunne naa en Længde af 80 Cm». Materialet gikk under betegnelsen elfenben. De ble betalt etter størrelse, farge og vekt. Gebiss ble lagd av hvalrosstenner. Ellers gikk hvalrosstennene til produksjon av håndtak til paraplyer, parasoller og «stokkehaantag o.lign», spillbrikker, slire og skaft til finere kniver. De største produsentene som bearbeidet hvalrosstenner, holdt til i Tyskland.

Som en kuriositet kan nevnes at forhuden av hvalens penis ble brukt til å lage paraplystativ.

Togkupeer og møbeltrekk

Ishavsfarene fra Nord-Norge fanget ikke selunger. Årsaken var at fartøyene deres ikke var bygd for fangst av ungsel inne i isen. De seilte ut seint i sesongen, ikke før slutten av april, mai og juni, når selungene var blitt store. Byttedyret var først og fremst storkobbe, som ble fanget med håndharpun. Skinnet ble til lær som gikk til innredninger i vogner, blant annet togkupeer og vogner trukket av hester samt møbeltrekk. Skinnet var også brukt i produksjon av klær og fottøy.

«Det tykke og kraftige storkobbeskinnet egnet seg også godt til produksjon av dekkspumper opp til en diameter på 15 tommer (37,5 cm), og fra lær av selskinn ble det produsert en mengde pakninger i forskjellige dimensjoner».



Spaserstav laga av penisbein frå kval. Frå utstillingane til Ishavsmuseet

Omkring 70 prosent av selskinnene ble eksportert til Storbritannia og Irland. Resten ble skipet til Tyskland og Holland, med unntak av et lite kvantum som ble eksportert til Russland.

Gjødning

Under kvithvalfangsten ble spekket og huden lastet om bord i fartøyene, mens skroten ble liggende igjen på land. Fra 1870-tallet og til etter århundreskiftet ble skrottene fra hvalene samlet sammen, fraktet fra Svalbard til Norge, hvor de ble malt opp til gjødsel. På 1880-tallet ble det etablert flere fabrikker langs norskekysten, blant annet på Brettesnes i Lofoten og Kristvik ved Kristiansund, som produserte gjødsel av hvalkadaver for eksport til landbruket i Europa. I 1905 startet Norsk Hydro produksjonen av kunstgjødsel i Norge. Norge ble etter hvert en global markedsleder, og produksjon av gjødsel fra kadaver av sjøpattedyr døde ut.

Nitroglyserin og slipepapir

En stor flåte fanget håkjerring i fjordene på Spitsbergen og ved Bjørnøya. Kun leveren og skinnen ble benyttet. Håkjerringleveren har en gjennomsnittsvekt på 35-36 kg. Leveren ble kokt til tran som hikk til produksjon av nitroglyserin.

Skinnet fra denne haiarten er spesielt. Ved fangst av håkjerring var anglene ikke festet til fortømmene av tau, som var det vanlige, men til en fortøm av kjetting eller jernwire, fordi huden på håkjerringa slapte opp tauverket. Skinnet av



Håkjerring. Foto frå Jenny Aas Brandal

håkjerring egnet seg godt til sliping og «polering av Træ og Metaller», og ble benyttet til dette formålet før sandpapir kom på markedet.

Ishavsfangst – en hovednæring

Eksporten av ishavsprodukter førte kapital til landet. På 1860-tallet utgjorde ishavsprodukter den tredje største eksportgruppa fra Nord-Norge etter produkter av fiskeri og gruvedrift. Utover på 1870-tallet utgjorde produkter fra ishavsfangst den nest største eksportgruppa, etter fiskeprodukter.

Eksporten av ishavsprodukter hadde også en annen interessant ringvirkning. Skipene som førte ishavsprodukter ut av landet, returnerte med arbeidsklær og tekstiler fra Hamburg og Paris, slipesteiner fra Leith, kull fra North Shields og salt fra Altona.

(Artikkelen står også på trykk i Kjell G. Kjær si framifrå bok «Ishavsfarerne» utgitt 2016).

Eskimoene i Scoresbysund

En liten gruppe urfolk på våre breddegrader.

Av Bjarne Harald Brobakk

Eskimoene kaller seg selv Inuitter, noe som betyr Det virkelige mennesket. Ved en isfri seilas på ca. 4-5 døgn vestover fra Tromsø kommer vi til Scoresbysund, etter også å ha passert Jan Mayen.

Litt om Grønlands sin historie.

Eirik Raude ble forvist fra Island i år 983, seilte vestover og oppdaget så Grønland. Han ga den nye øya det fagre navnet Grønland, kanskje for å lokke folk dit.

Så forsvant øya ut av historien i rundt 400 år.

Øygruppene vest i havet, Færøyene, Island og Grønland lå under Nidaros bispedømme fra 11-1200-tallet. Da Danmark ga fra seg Sverige og Norge, holdt de igjen øygruppene i havet som danske, og i 1933 slo domstolen i Haag endelig fast at Norge hadde tapt sine rettigheter på Grønland. I mellomtiden kan islandsk saga rundt år 1195 fortelle om «øllum lengri fiordir» (den lengste fjorden), ubebodd og uten ende. Dette må være Scoresbysund, også i sagaen nevnt som Svalbardi i Hafsbót, Den kalde kyst i havbunnen.

Så falt temperaturen. Ismengden i fra polbassenget økte og seilasen ble umulig, og ca. år 1410 kom siste skip til Norge. I 1721 kom Hans Egede og kristnet befolkningen på vestkysten, senere også på østkysten. I 1761 dukket «øllum lengri fiordir» igjen opp av arktisk is og tåke da Volquart Bohn, hvalfanger, kom til østkysten og oppdaget en stor fjord som han antok var den fjorden sagaen omtaler som «øllum lengri fiordir».



Landskap på Grønland. Foto Bjarne Harald Brobakk.

I 1822 kom den engelske hvalfangeren Scoresby jun. til samme fjord som Volquart Bohn hadde vært tidligere. Scoresby jun. fant boplasser til eskimoene, men traff dem aldri der. Men han mente å ha sett spor etter mennesker på nordsiden av fjorden ved Kapp Tobin.

Scoresby fikk æren av å ha oppdaget fjorden og gav den sitt navn. Dette er beskrevet som klodens lengste fjord. Scoresby er også den som har fått æren av å være den første som hadde utkikkstønne i mastetoppen av skuta si. «Scoresby's tønne»

I 1874 fangstet balsfjordingen Edvard Holm Johannesen, Sandøya, som den første, ifølge Gunnar Isachsens bok om Grønland og grønlandsisen, sommerfangst etter klappmyss med skonnerten «Nordland» i «Strætet». Feltet ble kalt Danskestredet, et fangstfelt som ble benyttet av norske skuter i snart 100 år. Edvard Holm Johannesen var eldste sønn av Johan Adrian Johannesen.

Senere har brødrene Hans og Meyer Olsen på Tennes hatt fra en til flere overvintringer med Foldvik-ekspedisjonen i området nord for Scoresbysund, fra 1926, der det er nasjonalpark i dag, trolig klodens mest sjeldne arktiske område, tilgjengelig og upåvirket av mennesker.

En liten gruppe urfolk

Plan fra 1911 av H. Olrik om folkeforflytning.

I 1925 ble 12 familier, 90 personer og omtrent like mange grønlandshunder, flyttet fra Angmagssalik og Sjoldungen-området og noen fra vestsiden til Scoresbysund.

Det er mange fra våre nordligste trakter som har vært i havområdene utenfor Øst-Grønland, både på reke, hval- og selfangst i Vesterisen, hvor det mye omtalte vestligste klappmysskast utenfor Scoresbysund.



Fjord på Nordaust-Grønland. Foto Bjarne Harald Brobakk.

En som også besøkte Scoresbysund-området var Edvard Holm Johannesen og hans mannskap i 1874. Mange har også fått mulighet til å besøke eskimokoloniene.

Jeg var der første gang i juli 1963 med skipper Henrik «Rikken» Marø på «Polarbjørn» av Brandal, ex «Jopeter», som første båt det året. Da ble det liv og fest i eskimokolonien med Imiaq, mataq, dansemi og pompemi. Chieften på «Polarbjørn» var fra Sula innenfor Ålesund, og hadde alltid årets fest med ankomst Scoresbysund og alt var vel i maskinen.

Jeg ble da kjent med Napataq-familien, hvilket Lars N. var den som kjørte med hundespenn nordover til norske fangstfolk og fortalte at krigen mot Norge i 1940 var brutt ut. Hans sønnesønn, også Lars N., er en av de få familiene som driver fangst i dag.

En annen familie var Janus kolonitjener og fangstmann. Han er den minste av alle eskimoer jeg har møtt, ca. 4-5 fot, men hadde til gjengjeld absolutt største kona og flest barn. Barsedødeligheten var høy, men Janusfamilien holdt et snitt på over et dusin over en lengre periode. Han var meget stolt over å ha en øy lenger nord på kysten oppkalt etter seg, Janus Ø. Tragisk så omkom han på fangst sammen med sin bror noen år senere, men slekten hans lever og fangster der.

Totalt ca. 300 mennesker lever i Scoresbysundområdet i dag. Eneste forbindelse til omverdenen om vinteren er flyplassen nord for Scoresbysund, i sommerhalvåret også skipsanløp.

På nordsiden av fjorden er det en vulkan med kildevann som holder opp mot ca. 60 grader celsius. Ved innløpet, på sørsiden ved Kap Brewster, er det et fuglefjell som er et imponerende skue ved ankomst fra sør.

Ved Mestersvik nord for Scoresbysundet, hvor det var blygruver og senere undersøkt muligheter for andre mineraler, mistet jeg en god kompis ved en arbeidsulykke. Vi var mye sammen på turer på Svalbard og fastlandet. Han kom til hjemstedet sitt, Bjerkvik, i forseglet sink-kiste, hvor han ble gravlagt.



Landskap og moskus Nordaust-Grønland. Foto Bjarne Harald Brobakk

Lenger nord i området Hold With Hope, for øvrig et fryktet havstykke å passere i dårlig is - og værforhold, der Hans og Meyer overvintret, slynger den kaledoniske sokkel seg mot nordøst i retning Spitsbergen fra Canadas østkyst og under grønlandsisen. Her er geologisk område med fossiler opp mot 5-600 millioner år gammel. Meyer hadde med seg til Balsfjord en stor samling fossiler lagt i kasser merket med nummer og funnsted, med andre ord et stort arbeid, i tillegg til sine personlige eiendeler brukt under overvintringene.

Danske Statoil har gjort en del søk etter olje her utenfor kysten.

I sundet innenfor øya Shannon ligger Ottostrand, en fangststasjon bygget av og oppkalt etter Otto Johnsen fra Røstbakken på Tromsøya.

Siriuspatruljen er innom stasjonen ved sine inspeksjonsturer. På Øst-Grønland har jeg vært med og seilt hele strekningen med fjorder og sund der det er stasjoner og bosetning. Fra Prins Christiansund ved Kap Farvel, breddegrad 60, til øya Shannon o nord, breddegrad 75.

Fra mine ferder på både øst og vestsiden av Grønland, på sjø og land, har jeg hatt mange minnerike opplevelser, særlig i naturen, og selvsagt mange fine fotos og en del annet historisk materiale.



Effektiv drift, lavere drivstoffkostnader

Rolls-Royce er verdenskjent for sine skipsdesign og system-løsninger for en rekke fartøystyper. Systemene består av propellere og thrustere, motorer, dekksmaskineri, ror, styremaskiner, automasjon og kontrollsystemer. De integrerte systemene er utviklet i nært samarbeid med kunder for optimale ytelser. 24 timers servicetelefon verden over.

Trusted to deliver excellence



Ejnar Mikkelsens Ekspedisjon

(Krig & Fred 8.
september 1910)



For annen gang har den vante kaptein Ejnar Mikkelsen mistet sit skib oppe i ishavet. Begge gange har det været smaa fartøyer, som ikke har kunnet modstaa de vældige skruninger. Det første skib var «Hertuginde af Bedford», en træskonnert paa 66 tons, hvormed den unge polarfarer i 1906-07 foretog en ekspedition i ishavet nord for Alaska, hvor han vendtede at finde nyt, stort fastland. Da skibet skruedes ned i vaaren 1907, var Mikkelsen med Geologen Leffingwell og matrosen Storkerson paa en lang og farlig slædetur over det frosne hav.

Mærkelig nok er atter denne gang ekspedisjonsskibet skruet ned under Chefens fraværelse, og han aner rimeligvis ikke i dette øyeblik, at hans skib er forlist.

Han er atter paa slædetur oppe i den store stilhed. Forhaabentlig slipper han heldigt derfra lige som sidst.

Men det er frygtelige magter, den driftige unge Dansker og hans fælle har at kæmpe imod, og det vil rimeligvis vare længe, før man spørger nyt fra de to mænd, som nu alene vandrer frem gjennem sneriget og isrige – hvis de da ikke er naaet frem til Kap Nort paa Vestkysten af Grønland.

Det var en meget beskeden ekspedition, der den 20. juni i fjor fra Hellerup ved København satte kursen mod nord. Sjelden er en polarfart startet med et saa lidet og tarvelig skib som det, der

førte Ejnar Mikkelsen og hans fæller over havet. Det var en tidligere norsk Nordlanskjakt fra Stavanger, «Alabama» paa 45 tons, som blev forstærket saa godt som mulig tinden utreisen fra København og fik indsat en motor paa 16 hestes kraft. Maalet var at finde de forulykkede fra Mylius Erichsen Danmarks-ekspedition og navnlig skaffe Mylius Erichsens og deres journaler fra den sidste ulykkelige isvandring frem.

Besetningen bestod af Chefen Ejnar Mikkelsen, som havde udkaftet planen til ekspeditionen, næstkommandrende, premierløjtnant i flaaen Laub, samt premierløjtnant i artilleriet Jørgensen, maskinmester Aagaard, tømrer Unger, styrmand Olsen og styrmand Poulsen. Ingen af deltagerne undtagen Chefen havde tidligere deltaget i nogen polarferd.



«Alabama». Foto frå Ada Johannesen.

Ekspeditionen var udrustet paa bekostning af komiteen for Danmark-ekspeditionen, der ansaa det for en æresag, at det blev Danske og ikke Englændere, som skulde finde Mylius Erichsens efterladte papirer. Der var nemlig tale om, at der fra England skulde udrustes en ekspedition i det omhandlede øiemed.

Planen var i korte træk følgende: «Alabama» skulde tage vinterstation ved Kap Bismarck i eftersommeren 1909 og om høsten udlægge



Mylius Erichsens i lugaren om bord i «Danmark» i 1906. Foto frå Wikimedia.

depoter saa nordligt som mulig. I begyndelsen af 1910 skulde der saa udsendes en slædeferd over indlandsisen til Danmarks fjorden, hvor man formodede, at de omkomne polarforskeres dagbøger var lagt i depot.

Vi har tidligere her i «Krig & Fred» skildret begyndelsen af polarfærden (se særlig nr 36, 1909). Man erindrer, at et uheld allerede ved Færøerne ramte ekspeditionen, idet de grønlandske hunde, som toges om bord i Thorshavn, var i den elendigste forfatning. Nogle var allerede døde under nedreisen fra Grønland, andre var døende, smittede af en ødelæggende infektionssygdom. Der var ikke andet at gjøre end at flaa alle hundene ned. Dermed syntes hele føretaget umuliggjort. Imidlertid blev «Alabama» omhyggelig desinficeret ved assistance fra en dansk krydser, som samtidig opholdt sig ved Færøerne, og paa den videre fart fik Ejnar Mikkelsen i Reykjavik tilladelse til at tage nye hunde om bord i det østgrønlandske bosted Angmagsalik.

Den 2. juli naaede «Alabama» frem til denne plads og fik 47 udmerkede hunde om bord. Efterat Island paany var anløbet for at bringe den sisde hilsen hjem, gik den lille Yacht op mod Kap Bismarch og forsvant i den store stilhed.

Først den 18. august iaar hørtes nyt fra ekspeditionen. Det var telegram fra Tromsø, der meldte, at en der hjemmehørende ishavsyacht

«Laura», som var indgaaet til Tromsø dagen før, havde berettet, at Mikkelsens ekspedition «Alabama» i vinterens løb var sunket, men at mandskabet var reddet og havde overvintret ved Shannonøen. Den melding løb jo ikke videre opmuntrende. Alt tydede paa, at ekspeditionen var fuldstendig mislykket, den eneste trøst var, at folkene var reddet.

Allerede dagen etter, at disse efterretninger var modtagne, meldte telegraphen imidlertid, at alle ekspeditionens medlemmer med undtagelse af Ejnar Mikkelsen selv og Iversen (?muligen identisk med Aagaard) var ankommet til Aalesund med ishavsskøiten «7. juni», kaptein Vebjørn Landmark, (derforresten i vinterens løb havde mistet etpar af sine egne folk af skjørbug).



«7 de juni» på veg inn å hente mannskap frå «Alabama». Foto frå Vebjørn Landmark

Det var Næstkommanderende, premierløytnant Laub, som telegraferede. Han meldte, at Mikkelsen og Iversen den 3. marts var startet paa en slædeekspedition til Danmarks Fjord med opstigning paa isen i Dove Bugt, og at de tilbageblevne havde ordre til at vende hjem 1. august uden at afvente de bortdragendes tilbagekomst i høsten.

Den 13. marts blev «Alabama» skruet ned. Der blev saa bygget hus paa Shannon-øen, og da Laub og hans kamerater den 7. august med ovennævnte ishavsfartøj forlod Øen, blev der efterladt depot med proviant til 2 mand i 2 aar. Yderligere efterretninger gik du paa, at Grønlunds lig var fundet og begravet (det var jo iøvrigt allerede fundet ved daværende premierløjtnant Rochs slædefærd fra Mylius Erichsens skib «Danmark» i vaaren 1908), men at der intet var seet til Mylius Erichsens og dagens lig.

De tilbageblevne var alle raske med undtagelse af premierløjtnant Jørgensen, der var rekonvalescent efter en forfrysning i fødderne, som han paadrog sig paa en slædetur til Lamberts Land. Han havde maattet holde køien hele vinteren. Det har sikkert været en lang og drøi vinter for den unge premierløjtnant.

Interessen samler sig nu om, hvorledes det er gaaet Ejnar Mikkelsen og hans fælle paa den lange slædetur til Danmarks Fjord.

Efter alt at dømme er der ringe udsigt til, at de atter vil vende tilbage til overvintringsstedet paa Østgrønland. De var aabenbart, inden de forlod «Alabama», fast bestemt paa at gaa langt videre og havde i virkeligheden brudt broerne af bag sig.

Det var sikkert de to kjække opdagers hensigt at omvandre hele Nordgrønland – en plan, som kanske allerede har været modnet hos Ejnar Mikkelsen inden afreisen fra Danmark. Fra Danmarks Fjord vilde de da gaa videre gennem Peary-Kanalen og derfra til Grønlands Vestkyst og syd paa mod Kap York.

Om de naar heldigt frem til denne plads, vil de antagelig støde paa Knud Rasmussen og Freuchen, der som bekendt i sommer er afseilet med Kap York som maal.

De fra Shannon-Øen bjergede polarfarere ankom til København den 26. august.

Premierløjtnant Laub har aflagt en tung og interessant rapport om den hele færd.

Af særlig interesse er skildringen af den store høstslædetur, som paabegyndtes allerede den 25. september i fjor. Den egentlige slædeekspedition bestod af Mikkelsen, Jørgensen og Iversen med 3 slæder og 21 hunde. Laub og Olsen dannet et hjælpehold med en slæde og 8 hunde. Hjælpeholdet gik tilbage den 1. oktober efter ved sydenden af Roldemenøen at have efterladt saa megen proviant som muligt til den egentlige ekspedition.

«Den 11. oktober naaede denne Danmarks-havnen med tab af en hund, som underveis var død af overanstrengelse. De øvrige hunde var meget sløie og udmattede. Den for hele turen til hundeproviand medbragte tørrede fisk viste sig ikke at være god.



Captain Ejnar Mikkelsen. Foto fra Wikimedia

Isande austan-stormar hivde oss av marka

Og kviksølvet sokk ned i kula og vart verande der heile vinteren

Ishavsveteranarane Vebjørn Landmark og Johs. H. Brandal minnest overvintringa på Grønland for 50 år sidan.

(Avskrift fra Sunnmørsposten av et intervju Ludvik N. Holstad gjorde med Vebjørn Landmark i høve hans 80-årsdag i 1959).

Ein av første dagane av i juni 1909 stakk ei lita selskute ut frå Ålesund med 6 mann om bord og stemnde til havs. Ho heitte «7de juni», og skipperen var Vebjørn Landmark frå Brandal. Dei hadde både segl og motor til drivkraft. Målet var Aust-Grønland. Der skulle dei drive jakt og fangst, og ligge vinteren over til neste år. Dette var andre overvintrings-ekspedisjonen frå Brandal og Sunnmøre. Første ekspedisjonen var seglskuta «Floren», skipper Sevrin Liavåg, som hadde reist året før. Men dei var ikkje attkomne enno, og ingen hadde høyrte frå dei.

Vebjørn Landmark er eldste son åt lensmannen i Ulstein, Bertil Landmark og fru Kristina Landmark, fødd Svendsen.

Ishavsveteranen

Eg sit ein dag i påska i det gamle embetshuset på Neset og får vite eitt og anna. Mektige 70 år gamle asketre står vakt rundt ein gamal slektsgard.

Eg har ein ishavsveteran framføre meg. Den dagen han siglde ut moljegapet, med Aust-Grønland som mål, var han 30 år.

-Om det på førehand hadde fått høyrte noko frå «Floren»-ekspedisjonen, ville de då reist likevel?



Vebjørn Landmark

Eg veit ikkje, men eg trur det. Vi hadde lyst å prøve lukka. Litt var det vel fortienesta vi tenkte på, men mest var det vel eventyret som lokka.

-Og reiaren skuva etter?

Ja, det var S. Th. Sverre i Oslo. Han var med på det, og rusta ut alt til turen.

Vi bur oss til vinteren

Vi fikk fin oversigling og bortkomne leita vi og såg oss rundt etter beste vinterlægjet. Og då fann vi «Floren»-karane og fekk råd og rettleiing av dei.

Vi la skuta frå oss i Germaniahavn, og gjekk laus med hyttebygging på 2 stader, ei litt stor på Claveringsøya, og der var det vi heldt oss mest, og ei mindre på Sabinøya.

Og så tok fangsten til. Vi hadde gode sakser som vi tok reven med, og det var reven som skulle vere viktigaste viltet, men den vart det så altfor lite av. Det meste var 2 – 3 for dag, og ofte ikkje det heller. Det var langt mellom fangst-plassane. Men oftast laga vi det slik at vi nådde heim til hytta kvar kveld.

Forferdelege stormar

-Korleis var veret og korleis er klimaet og landet der borte?

Landet er umåteleg kaldt og berrsnø. I november fekk vi fæle stormar. Då reiv han skuta laus, så ho rak opp i fjørå. Fjorden fraus til, og vi måtte sage råk langt ut til isfri sjø.

Vi fekk henne ut og fortøya på nytt, men då var heile kjølen riven laus. Arbeidet med skuta var ein hard tørt, for vi var berre 3 mann. Dei andre låg på Claveringsøya, 8 mil lenger sør. Avstandane var store. Når vi gjekk mellom desse hyttene, overnatta vi i ei hytte som Sevrin Liavåg hadde bygt året før. Ho låg pålag midt i mellom.

Vi trefte visst eit umåteleg stormalt år. Når det var på det verste, og gale var det jamt, så måtte vi ha noko fast å halde oss i når vi gjekk ute, elles vart vi hivde rotlause. Nokre danskar som overvintra eit stykke frå oss, fortalde at dei kunne ikkje gå ute i terrenget utan å gå etter ei line, eit tog, elles var det uråd å finne attende i rennefoket. Kysten var snøberr heile vinteren. Nordauststormane sopte landet reint. Fjordane var fulle av isfjell frå breane som kalva.

Termometeret hadde `kje kuldegrader nok

-Og kulden?

Ja, det var slik at når vinteren kom, vart målarer vår for kort. Kvikksylvet for ned i kula og vart der verande til våren kom. Men danskane hadde målt ned i minus 40 grader C. Eit hardt land. Ikkje ei buske å sjå, men dvergbjørk og dvergselje streid for livet, og smørblomsten om sommaren var like stor som i Brandal. Og lyngen likeeins.

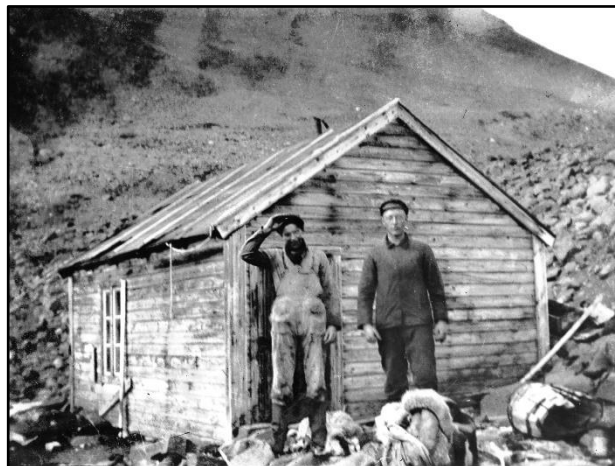
-Korleis feira de jula?

Då var vi om bord i skuta i Germaniahamn, og der hadde vi det godt, og prøvde gjere det så heimleg som det var råd

-Var det tungt å kome gjennom vinteren?

Ånei, det gjekk bra. Mørk og lang var han. Men vi hadde parafinlamper, og vi hadde litt bøker med oss.

Og så hadde vi nok å gjere med å stelle fangsten og halde alle reiskapen i stand. Vi var alle i godt humør.



Ei av hyttene frå «7de juni»-ekspedisjonen. Foto Vebjørn Landmark

Eit kors i øydemarka

-Og helsa var god?

Nei, diverre, vi vart mykje plaga med sjukdom. 2 av karane fekk skjørbuk. Det var umogleg å få i poteter når vi reiste heimanfrå. Vi hadde berre nokre turka poteter med oss og mest ikkje grønsaker. Og så kom skjørbuken.

Om vi hadde aldri så mykje kjøt av hare og moskus og like eins nøgda av brødmatt og hermetikk, så vanta det likevel viktige vitaminer.

Mange år seinare låg det nokre mann og passa vervarslings-stasjonen i Myggbukta. Dei fekk også gjesting av skjørbuken. – Dei telegraferte til Tromsø og fekk der råd om å koke og drikke logen (teen). – Det hjelpste, men det kjende vi ikkje til den gongen.

Og så miste vi ein mann. Men ikkje av dei som hadde skjørbuk. Han hadde det i magen. Veit ikkje kva det var. Vi prøvde alle dei råder vi kunne utan at det hjelpste.

Han døydde frå oss, og vi gravla han der eit stykke frå hytta vår i Germaniahamn. Ein 20 års gut, Henning Ytrevik frå Skodje. Dette var i april. Vi stod der 3 mann kring grava, dei andre

2 låg sjuke inne i hytta. Eit lite trekors vart spikra i hop og sett ned i grushaugen.

Sommar og heimreis

Så kom sommaren og isen braut opp. Då drog vi skuta opp i fjøra og «dreiv henne» i akterenden. Ho lak mykje etter uferda om hausten. Eit hardt slit, for vi var så vanhjelppte. 2 mann låg sjuke og 1 måtte passe dei. Då var vi berre 2 mann i arbeid ute.

-Hadde de vitjing av bjørn?

Nei, han heldt seg ute på isen, og der var det vi skaut han.

-Kva vart så utbyttet for heile turen?

Det vart kring 100 rev i alt, 60 kvit og 30 blå, 5 bjørnar og 2 kvalrossar. Nokre få moskusoksar skaut vi og. – Underballansen vart stor.

Og så var det å bryte opp og kome på heimtur. Der låg nokre danskar på Shanonøya. Dei hadde mist skuta si og bad om hjelp.

– Vi hadde mykje strev med å nå i dei, og braut rorstilken på den ferda, men vi fekk dei om bord til slutt, 5 mann.

På vegen ut i fritt hav bende vi propell-akselen så det var berre segla å lite på heimatt. Det var god bør og ein av første dagane i august 1910 kryssa skuta vår inn Breisundet.

-Vi såg henne frå Brandal, skyt kona inn i samtalen. – Dei kom bautande inn mot byen. Der kjem «7de juni», ropte ungane. Jubel i heimbygda!

Skuta måtte på slipp. Då synte det seg at dei hadde siglt utan kjø. Dei 2 i køyene vart køyrde på sjukehus. Ferda var til ende. Men oppe i Germaniahavn stod att ein einsleg kross på ein gravhaug. Eit merke over sunnmørsk pionerånd og granskarhug.

Danskane var knipne

-Kva fekk de for berginga av danskane? Det leikar ein liten smil i andletet hans.

Å, det vart no i minste laget. Rederiet prøvde få noko erstatning, men danskane slo på at dei hadde hjulpet oss. 2 av oss fekk kvar sine 100 kroner, og eg fekk ein medalje.

Ishavsgast i 25 år

Vebjørn Landmark har drive ishavet i 25 år.

I 1921 måtte han ta over postekspedisjonen etter mor si. Posten har høyrte Landmarkfamilien til i lange tider. Men sidan han slutta med selfangsten har han vore med 2 ekspedisjonar til Grønland. Vitskapsmenn på gransking, utrusta av Norsk Polarinstitutt.

Mannen er langt opp i åra komen no. Den 24. april fyller han 80-talet. Han har fylgt utviklinga i fangst og fiskeri frå segl til motor og damp, og no attende til motor på nytt.

Utanriks siglde han i 3 år, men så masa han Hau-Petter at han skulle kome om bord til han, og så vart han verande heime.

Portrett:

Vebjørn Landmark overvintra på Grønland for 50 år sia. Han har 25 års teneste som ishavsfarar, lengste tida som skipper, og er vel ein av dei som i dag sit inne med den rikaste tradisjonen om den sunnmørske pionertida i arktiske område. No nyt han sitt otium i lensmannsgarden heime i Brandal, stillferdig ror han heimefiske og omgåst grannar og kjenningar med den same urikkande ro han har vist i sitt farefylte, spanande liv. 24. april fyller han 80 år. Og i høve åremålsdagen har medarbeidaren vår, Ludv. N. Holstad vore på innstig hos Landmark og fått han til å fortelje.

Portrett:

Johs. H. Brandal – «Volle-Jon» i daglegtale – var berre 19 år gamal under «7de juni»-ekspedisjonen. Han var ein av dei som fekk skjørbuk under overvintringa, men berga livet. Han vart og ein kjend ishavsskipper, seinare førar og reiar av «Flemsøy».

Knut Olav Nygård blar i minneboka

I samtale med Jens Peder Brandal

Knut Olav, du bor på Hareid, men du er ikkje eigentleg frå Hareid?

Nei, eg kjem synna Rovde. Men eg gjekk maskinistskule i si tid, og då var det slik den tida at ein måtte ha verkstad tid for å få sertifikat. På Rovde var der ikkje verkstad, men det var der på Hjørungavåg. Så det vart til at eg flytta dit. Så vart det seinare slik at eg etter kvart bygde hus der og vart verande sidan.

Eg byrja sigle som maskinist, men det vart ikkje så mange åra før eg vart sjuk og måtte slutte som maskinist.

Eg byrja på fiskebåt eigentleg med det same eg var konfirmert slik brukvisa var. Eller rettare sagt byrja eg på ei ishavsskute. Første turen min var med gamle «Veslekari» i 1959 til Island. Skipperen var også frå Hjørungavåg og heitte Liaseth, men han vart dessverre sjuk den turen, og vi måtte sette han på land på Island. Han kom heim etter ei tid, men dessverre døde han kort tid etter.

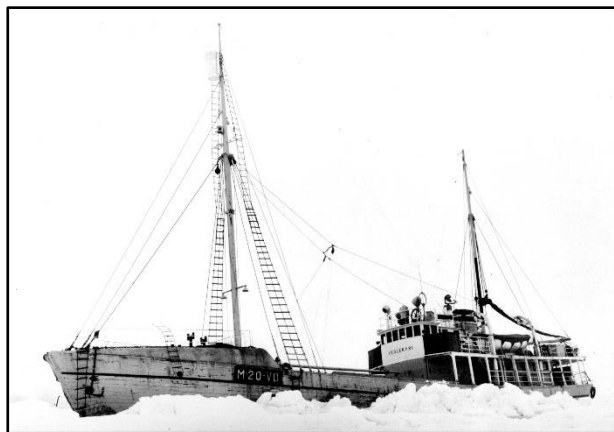
Var det framleis godt sildefiske då i 1959?

Generelt sett var det brukbart, ikkje noko storår. Men vi hadde full båt på «Veslekari». Men oss gjekk berre ein tur bort der. Vi var på industrifiske.

Korleis var det å drive silda med Veslekari?

Vi dreiv silda med not og notbåtar. «Veslekari» var ei staut skute så det gjekk greitt sjølv med notbåtane hengande i davitane og skuta lasta.

Var du i byssa eller på dekk då første turen? Du var ikkje gamle karen den gongen?



«Veslekari»

Nei, eg var 15 år og var i maskina som smørjar. Seinare var eg både fiskar og fangstmann, men det var no i maskina eg hadde lyst til å vere, og derfor tok eg då maskinistskulen etter kvart. Men det var mange år etter dette.

Kven var i maskina i lag med deg?

Maskinisten var frå Ørsta og heitt Opsal.

I 1959 med «Veslekari» på Island, var det då det som han Jon Øye fortalte om i eit tidlegare Isflak at maskinskotet heldt på å kome att i maskina?

Ja, det stemmer. Oss var ikkje klar over kor alvorleg det var då det sto på, men det var ganske alvorleg, og vi måtte jobbe kontinuerleg med å plukke opp sild og tømme på sjøen. Lensebrønnane vart naturlegvis fulle av sild. Så dei gjekk seg tette alle saman. Å skuta lak naturlegvis slik alle treskutene gjorde. Men oss kom no oss til land. Vi skulle til Kristiansund og levere, og kom oss no inn der etter kvart. Så fekk oss no av lukene og fekk sjå korleis det såg ut nede i rommet, då forstod vi galskapen. Der låg heile skottet å flaut opp på silda. Hadde det vore ein annan båt så hadde den gått ned, det er heilt sikkert. Det var naturlegvis veldig dårleg ver også.

Hadde dokke mykje sild om bord då, eller var det andre ting som gjorde at skotet gav etter?

Akkurat kva som var årsaka til at skottet gav etter det veit eg ikkje, men oss hadde full last med sild ja.

Gjekk du på land etter den turen med «Veslekari»?

På «Veslekari» vart det berre den turen. Eg gjekk om bord i ei frakteskute då etter dette å var med ut året. Ei frakteskute frå Ålesund som heitte «Sognejenta». Men skipperen var frå Rovde, så det var derfor eg vart med sidan eg kjente han frå før, og han mangla folk.

Men i 1960 så fekk eg meg jobb om bord i «Polaris». Han far hadde mykje kontaktar i Brandal, og det var eigentleg han som hadde snakka med Peter Brandal og ordna plass til meg der til Newfoundland.



«Polaris» på Newfoundlandsfeltet. Foto frå Jon Jakobsen.

Men det var naturlegvis ein hake med det, eg måtte love å vere med «Gunhild» på «hjelping» på silda før vi gjekk til Newfoundland. Derfor vart eg buande ein heil vinter om bord i «Gunhild» ute i Brandal. «Gunhild» låg ut i bøya der å slingra. Ofte var eg heilt åleine, dei

andre i mannskapet budde så nær at dei gjekk heim. Det var no litt tøft for ein 16 åring, men eg hadde ofte besøk av Jens Peder.

Hehe, ja eg hugsar det at eg var ut til deg nærast kvar kveld med Sunnmørsposten. Då kom du inn med notbåten og henta meg.

Ja, det stemmer det. Og det var den einaste kontakta eg hadde. Elles var eg åleine heile helgane, og ofte fleire dagar i vekene også. Vi låg av og til stille, og ofte tok mannskapet tidleg helg. For meg var det så langt, og ofte vanskeleg, og reise heim til Rovde. Så vidt eg hugsar så var eg heim berre ein gong i løpet av den vinteren. Men det var no ikkje kvar dag du heller for på land igjen, men budde i lag med meg om bord i «Gunhild» helgane. I alt slags ver låg «Gunhild» alltid i bøya og slingra.

Kvar føregjekk sildefisket der Gunhild var hjelpar?

Det var her ut for Mørkysten. Men at vi var der med «Gunhild» det var no nesten berre symbolsk, for vi var ikkje «på lag» med ein einaste sildebåt. Vi prøvde oss berre ein gong å skulle hjelpe ein båt som heitte «Selstein», men då pressa dei oss inn på nota, og då fekk oss slik ein kjeft med skipperen at vi turte aldri meir å prøve. Oss fekk nót på propellen på notbåten.

Var «Gunhild» ein god båt til dette føremålet? Den var ikkje stor?

Nja, den var no i alle fall ikkje for lita. Eg hadde ikkje så mykje erfaring at eg kan seie om den var god, men det var no på den størrelsen dei var dei fleste hjelparar.

Korleis føregjekk dette, hadde de også båtar?



«Minna» med sildekast, «Gunhild» er hjelper i bakgrunnen.

Ja, på «Gunhild» hadde vi ein notbåt. Når vi då såg ein båt som kasta, då var det om å gjere å vere første båt fram i mellom for å få sjanse til å vere på lag. Det var mest som ein krig å få vere på lag med dei som kasta. Der låg som oftast ei 4-5 båtar til som var klare til å hjelpe, og når vi pressa oss fram i så dreiv vi ned på nota og fekk not på propellen ja. Vi reiv eit hol i nota, men trur ikkje det var veldig gale. Dette skjedde før dei snurpa opp, så eg trur ikkje dei miste noko sild.

Var du med i notbåten du då?

Ja, eg var med i notbåten og hadde jobben med å passe motoren. Notbas var ein kar frå Årvika. Trur han heitte Årvik, og han styrte då notbåten.

Kven var skipper på «Gunhild» den turen?

Det var Angell Brandal som hadde den då.

Men så vart du med til Newfoundland?

Då vart det Newfoundland etter på ja. Det vart ei god oppleving det også. Men det vart ikkje akkurat nokon god økonomisk tur på oss det året. Men eg hadde turen og opplevinga. Men

det vart berre ein tur på Newfoundland med meg også. Etter det gjekk eg om bord i ein snurpar frå Godøya som heitte «Havbris». Der vart eg verande i godt å vel to år. Heilt til det at eg i 1963 vart med «Flemsøy» på både storsilda og i Vesterisen. Eg var fangstmann på turen til Vesterisen, og han far var andre skyttar, «Kalla», Karl Johan Brandal var skipper, og Anton Pilskog var første skyttar.



«Flemsøy». Foto frå Harald Johnsen.

Korleis var overgangen frå «Gunhild» til «Polaris», ei av dei første skutene på ishavet, og den nye moderne «Polaris»?

Hehe. Ja, den overgangen var nesten ubeskriveleg. Stor komfort i forhold med svære gode lugarar og messe. Det var der ikkje så mykje av på «Gunhild» akkurat.

Du var fangstmann den turen?

Ja det var eg. Eg delte lugar at med ein Båtnes frå Sula.

Var det bra fangst det året?

Nei, ikkje bra, men det vart no litt. Enkelte kalla det ein bomtur, vi hadde berre «gammelhond» då vi kom heim å skulle levere.

Heldt de lag med andre skuter, eller var «Polaris» åleine i området?

Vi var stort sett åleine. Vi fangsta i same området som dei andre, men vi fanga åleine. Vi

hadde kontakt med nokre av dei canadiske skutene.

Sidan dokke hadde berre «gammelhond», var det vanskelege isforhold då eller kva var det som gjorde det?

Ja, vi kom oss ikkje inn til kastet. Så det vart ingen god økonomisk tur.

Var det Peter som var skipper?

Peter Brandal var skipper ja, og han Arnljot Brandal var første skyttar. Dei to andre skyttarane hugsar eg dessverre ikkje namnet på no.



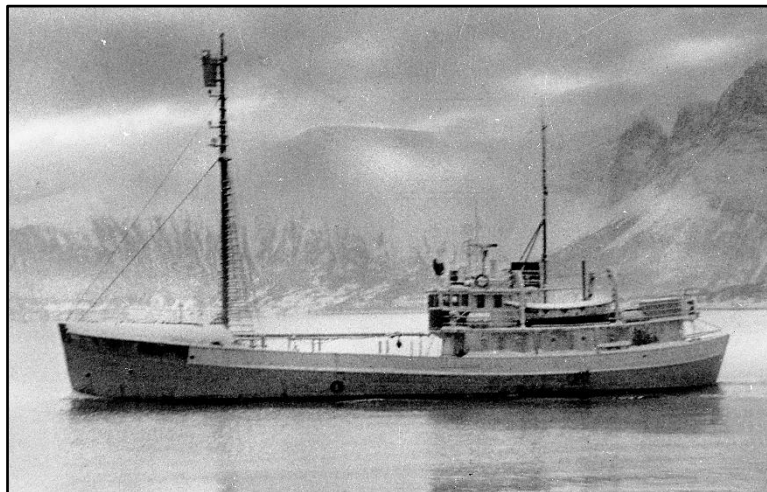
Arnljot Brandal. Foto Anne Gry Eilertsen

Vart det bra turar med «Flemsøy» då?

Nei, det vart ikkje spesielt bra turar, men vi hadde no grei lut då. Men det var strake iskant det året, og vi kom oss ikkje inn. Vi låg og køyrde langs iskanten heile tida og skulle prøve å kome oss inn å hente dyr, men vi greidde det ikkje, det var kompakt is innanfor heile tida. Så det vart eit dårleg år i Vesterisen på dei fleste av skutene.

Men dokke hadde vel ein bra avsiglar likevel?

Ja det hadde vi naturlegvis. Var ikkje noko som sto på der. Men etter den turen så dreiv ikkje eg ishavet meir før i 1973 då eg var tilbake på «Flemsøy». Då hadde eg i mellomtida gått maskinistskolen og sigla ute i fleire år. Då vart eg på «Flemsøy» i to år, eller to Vesteristurar. Skuta låg for det meste still resten av året den tida.



«Flemsøy» fotografert på Hareidsvika.

Var det stor forskjell på å gå i isen med stålskuta «Polaris» og treskuta «Flemsøy»?

Ja, det må eg seie var ganske så stor forskjell ja. «Polaris» var skjære cruisebåten det i forhold til desse treskutene.

Kor han var isen i 1973 då i forhold til det første året du var med?

Det var mykje betre forhold i 1973 ja, og vi hadde brukande fangst.

I 1973 rasa selfangstmotstandarane mot selfangsten. Merka dokke noko av det?

Nei oss merka ingen ting av det. Ikkje verken før avgang eller under fangst i Vesterisen.

«Flemsøy» var begynt å verte ei gamal skute i 1973, var den framleis i fin stand?

Ja, den var no gammal veit du, men den var i brukane stand. Kan vel ikkje seie den var i god stand, den låg som sagt stille resten av året den

tida. Hugsa at den lak veldig mykje heile turen, så pumpene gjekk i eitt. Men det var no vanleg med desse treskutene.

Var du fangstmann dette året også?

Nei denne turen var eg maskinist. Både i -73 og turen i 1974. Terje Yttrebø var med som assistent.

I 1975 gjekk eg om bord i «Polarstrøm» med han Norvald. Han «Banna-Bjønn» (Bjørn Øvrelid) hadde slutta den tida, men han gjekk no der litt å styra på. Og han var også med oss ein tur på sommarlodda på Finnmarka. Han kosa seg alvorleg den turen då han fekk sjå eit skikkeleg stort loddekast. Det hadde han ikkje sett før. Oss fekk eit alvorleg stort kast så vi måtte få fleire båtar til å kome å pumpe med oss.



«Polarstrøm». Foto frå Stig Angelsen.

Men då du var med «Polaris» i 1961, var dokke heldig med veret på oversiglinga?

Nei det var dårleg ver med mykje slingring. Dei spente opp rikeleg med taug over dekk så vi hadde å halde oss i når vi skulle over dekk. Men det var ikkje noko som sto på sånn elles då. Men det vert slitsamt med så mange døgn med slingring. Men eg dreiv no lina på Grønland i mange år, og overseglingane der kunne no vere vel så tøffe.

Eit år vi var på Newfoundland med line då var vi så langt syd at dei sa dei hadde sett lysa frå



På loddefiske. Foto frå Stig Angelsen.

New York. Så då var vi rimeleg langt syd. Men det var lange turar desse lineturane. Vi var vekk heimanfrå opp i seks månadar. Var andre tider ja, no er det enkelte som klagar når dei må vere vekk fem veker. Men oss viste no ikkje om noko anna den tida. Men det var mykje gode turar på lina, og stort sett med gode pengar å tene. Eg var no heldig som var i maskina, der eg gjekk mine vakter, å var ferdig når vakta var over. Mang ein dag tenkte eg kor heldig eg var som ikkje var fiskar. Eg hadde ei lita hye, men full lut i tillegg.

Første turen min på Grønland var med ein gammal båt som heitte «Hellefisk». Då hadde eg over 20.000 kroner på lut på ei to-tre månadar. Dette var vel rundt 1965.

Var det ruff forut på Grønlandsbåtane også?

På «Hellefisk» så var eg i maskina og hadde lugar for meg sjølv. Og vi hadde fin messe så alle spiste i lag i messa. Ja der var to messe, mannskapsmesse og offisersmesse. Det var det vel på dei fleste av dissa Grønlandsbåtane. Fiskarane i ei messe og maskinfolk og dei oppe i styrehuset i ei messe. Slik var det vel på Newfoundlandsskutene også.

Ja, det var vel det. På Vesterisskutene så var det vel ofte berre messe for offiserane.

Ja, eg var no med berre «Flemsøy» i Vesterisen, men der også var det to messe.

Var det to messe på «Flemsøy»?

Ja, der var ei mannskapsmesse i forkant av kaisinga, og så var der ei lita offisersmesse bak byssa. Heilt bak.

Men du vart om bord i «Polarstrøm» til du måtte gå i land då?

Ja, eg vart sjuke når vi var på vinterlodda i Barentshavet i januar i 1977. Eg mista totalt balansen og heldt på å slå meg i hel i maskina. Dei gjekk inn til Honningsvåg med meg og eg måtte reise heim derifrå. Sidan har eg ikkje vore på sjøen. Bortsett frå eit sommarvikariat om bord i ein rutebåt som heitte «Sulafjell». Bror min var skipper, og mangla nokon i maskina. Så eg hadde ei kort karriere der i rutebart mellom Ålesund og Langevåg.

Etter at eg slutta på sjøen så byrja eg først med Per Kvammen på eit lite bilverkstad, men berre ei lita periode. Men etter ei tid kom Otto Liavåg og ville ha meg ned på Liavåg Fiskeindustri for han hadde stor planar der og skulle til å bygge fryseri. Då vart det til at eg gjorde det og vart frysemaskinist etter kvart. Men den hersens sjukdomen eg hadde fått den slo til igjen, så i 1981 vart det ein stoppar for vidare virke.

Eg var ute til sjøs frå 1963 og til eg reiste i militæret. Og då var eg om bord i ein frysebåt som heitte «Prins Reefer» i frå Ålesund i lag med Egil Brandal som var tredje maskinist. Eigentleg ein liten båt 23-24.000 tonn.

Men du kan ikkje vere synna Rovdestranda utan å ha vore med ei sandskute. Der syd var mange av dei. Så eg var om bord i ei lita skute ei tid og gjekk med takstein frå Zeni på Hjørungavåg og til Bergen, så hadde vi fôrmjøl tilbake. Seinare gjekk vi berre med singel og sand. Når dei bygde vegen frå Sulesund så gjekk vi ein tur kvar dag, vi grabba på Rovde og gjekk til Sulesund ein heil vinter med fyll masse så dei bygde vegen på.

Takk for praten!



Kjøp boka ved å like sida Boka Fangstmann på Facebook og send DM. Send PM til Johannes Alme på Facebook eller ta kontakt på epost johannesbjarne@gmail.com

Tlf. 950 43 395

Vide kjend

Brandalsbygda sto fram som eit av dei mest sentrale polare senter i Norge i tidlegare tider. Ikkje rart då den sanne

historia om russaren i Kvitesjøen som vart spurd om han visste namnet på dei tre største byane i Noreg. Jaudå, det var ikkje noke problem, det var Oslo, Tromsø og Brandal!



AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

☎ 700 37 900

www.aasenbil.com

Ishavsmuseet rettar ei stor takk til våre
hovudsamarbeidspartnarar i året 2016



SPAREBANKEN MØRE



JETS[®]

www.jets.no

Libra[™]

MARINE DOORS

Ny bok frå Ishavet: Drama i Vesterisen

Vurdert av Knut Arne Høyvik

Johannes Bjarne Alme frå Brandal debuterer som romanforfattar med boka «Fangstmann – ei forteljing frå ishavet»

Handlinga føregår om bord i ishavsskuta «Fangstmann» av Tromsø, som er på selfangst i Vesterisen på slutten av 1990- talet. I føreordet skriv Johannes Alme bl.a.: «Boka Fangstmann er ein roman, altså diktning – fri fantasi, som er forma til roman. Den delen av romanen som tek føre seg historie og fakta omkring selfangsten er derimot etter beste evne så korrekte som mulig»

Romanen tek til med litt dramatikk då mannskapet på «Fangstmann» må reparere ein skrogskade på skuta, då dei kjem inn i isen. Skuta tek inn vatn og dei må bruke all sin kløkt og kunnskap for å tette lekkasjen som må sveisast.

Under oppsyn med arbeidet dett skipperen Sigmund i det kalde havet, og dei greier så vidt å berge han. Men han frys meir enn han har godt av. Etter dette handlar det mykje om Sigmund. Han har 50 års røynsle frå ishavet og er heilt i slutten av si karriere. Han er ein stirrige hardhaus av den gamle skule, som ikkje er redd for seg sjølv. Ein skipper som er van med å stå løpet ut, same kva som skjer.

Ein dag han står i tønna og speidar etter sel, kjenner han at det bit i brystet og han kjenner sveitten står i panna. Han må be fyrsteskytaren Asbjørn om å overta i tønna. Sigmund har tung pust og slit med å gå dei 50 trinna frå tønna og ned på dekk. Skipperen må gå til køys og mannskapet er tvilande og urolege for kva som feilar «gamlingen» Sigmund har ikkje sjølvinnstekt og nyttar alle høve til å bagatellisere sjukdomen som har råka han. Det som er byrjinga på eit hjerteinfarkt blir no medisiner



Maleri på framsida er mala av Terje Olsen

med det Sigmund har tilgang til i medisinkista om bord. Han tek Dispril, men må gå over til morfin, for å halde smertane i sjakk. No startar eit drama om bord i skuta. Ein skipper som er svært sjuk, men som nektar dei som har teke over ansvaret, og bryte av fangsten. I døsen av medikament køyrer han reprise på livet sitt. Han tenker tilbake på alt han har opplevd på ishavet og han tenker på kona og døtrene som han har vore alt for lite saman med.

I utgangspunktet ville eg ha sagt at ein sjuk skipper på lugaren på ei ishavsskute, ville vere eit alt for tynt grunnlag til ein roman. Men forfattaren greier å veksle mellom dramaet på skipperlugaren, fangsting og daglegliv om bord i ei slik skute.

Nerven i historia er likevel den sjuke skipperen som nektar dei å bryte av fangsten, for å gå i møte med eit redningshelikopter. Det er snakk om fleire hundre nautisk mil før ein er innanfor rekkevidda til eit redningshelikopter.

Forfatteren skildrar dilemmaet for dei som er rundt skipperen på ein spennande måte.

Sigmund er ein høvding i sitt miljø, ein av dei beste. Ein som fangstfolk ser opp til og ville vere med når han drog i isen som skipper. Difor torer ingen å overprøve «gamlingen»

Etter kvart er det ingen veg utanom. Den stirrige skipperen må finne seg i at det blir kursa mot land, og at eit helikopter etter kvart plukkar han opp og flyg han til sjukehus. Romanen sluttar med at skuta kjem til Tromsø for å losse fangsten.

Når eg skal vurdere noko som har med hav og båt å gjere, kjenner eg meg litt inhabil, sidan det var yrket mitt.

Eg likte uansett det eg las, og forfatteren klarer å halde meg på limpinnen i kapittel etter kapittel. Eg får også ny innsikt og kunnskap om selfangst, eit tema forfatteren har mykje kunnskap om, og som gjer romanen fagleg truverdig.

Tommel opp !

Fakta: Johannes Bjarne Alme f 1968. Bur på Brandal og er utdanna ingeniør og jobbar på Jets. Han har vore med «Polarstar» på selfangst og i turistfart på Svalbard. Emna polar, selfangst, Svalbard og historie er hans store lidenskap og hobby. Han har tidlegare gjeve ut faktabøkene «Min sommar på Svalbard» og «Ishavsfolk si erfaring».



Johannes Alme med bokpresentasjon på Ishavsmuseet.

Offisiell åpning av Ny-Ålesund Museum

Denne sommeren har Kings Bay ferdigstilt det nye museet i Ny-Ålesund. I oktober var alle involverte invitert til den offisielle åpningen av museet.

Beboerne og forskere i Ny-Ålesund var tilstede under åpningen og Bjørn Midthun sto for den høytidelige snorklippingen. Utstillingen viser i tekst og bilder den tidlige historien til Ny-Ålesund, da det var en gruveby. Forskningen har spilt en viktig rolle de siste 50 årene, og den nye utstillingen fokuserer også på denne siden av Ny-Ålesunds historie. Loftet av bygningen har vært dedikert til forsøkene på å nå Nordpolen i 1920-årene.

Den nye utstillingen er finansiert av Svalbards miljøfond, Utenriksdepartementet, Kings Bay, Svalbard Museum, og den private bidragsyter Per Kyrre Reymert. Stein Domaas designet utstillingen, og har hatt en stor rolle i både planlegging og gjennomføring av utstillingen. Per Kyrre Reymert og Svalbard Museum har bidratt med tekster og bilder.

Man kan lære mye om Ny-Ålesund gjennom den nye utstillingen.

Museet er ikke bare ment for tilreisende turister, men også for innbyggerne og forskere i Ny-Ålesund.

Desember rapport m/s POLARSTAR

Kjære Polarstar-vener !

Då er det siste rapport og siste Isflaket for året 2016

Det er no tre år sidan skuta vår kom til Polen, så det byrjar verte ei stund vekke frå meir heimlege farvatn for skuta vår. Trøysta får vere både for skuta og for alle som venter på å sjå den fullrenovert, at 2017 vert året skuta kjem heim. Det har vore tre spanande år så langt, med mange utfordringar.

Noko som ikkje var uventa, men kanskje graden av arbeid, alt ekstra og mengda som etterkvart skreid fram, har utfordra oss gjennom denne perioden.

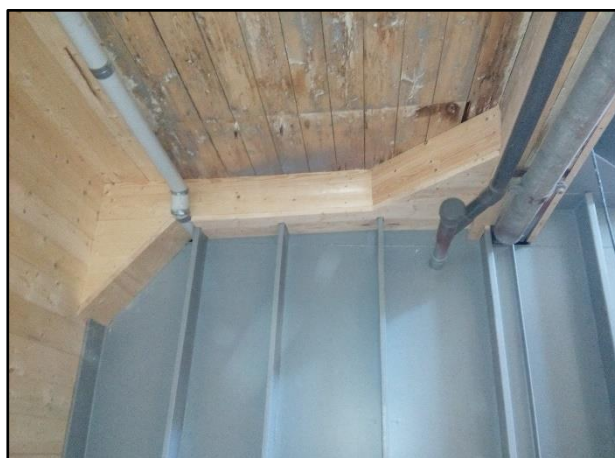
Polarstar ser endå litt «uferdig» ut når ein ser på ho utanfrå pr. desember 2016, men sanneleg har der skjedd, og skjer, saker og ting innanfor dei slitne stålplatene!



Det byrjar å verte flott framme i lugarane.

Denne hausten, og sidan siste rapport, har det vore bra framdrift, men kunne gjerne ha vore endå meir. Men det har igjen med kapasiteten ved verftet og naturlegvis også finansielle utfordringar. La eg vere ærleg på det, det har vore eit utfordrande år! Men i lesande stund, altså rett før jul, er det positive saker å rapportere om.

Viktigast i haust er vel at innreiinga framme under bakkdekk er ferdig. Her vil dei fleste kjenne seg godt igjen, sidan Riksantikvaren er konsekvent på at det skal sjå ut slik det var, mest mogleg.



Detaljer fra lasterom og kledninga der. Fint arbeid!

Kanskje det første nye ein vil sjå er dei to nye Jets toaletta som er montert inn der framme. Samtlege lugarar oppe og også nede er fullrenovert. Den store jobben har vore å gjenkonstruere 3 manns lugaren på BB side der nede. Den vart reven ut då der var stor lekkasje i det området frå krasj med ein isbakse.

Kan tenke meg det var dramatisk då det skjedde og eg forstår at det då berre måtte rivast hardhendt, for å kome til å få tette. Heldigvis vart mykje teke vare på og ikkje heve over bord, så lugaren skilje seg ikkje ut frå dei andre.

Når alt står fram nyrenovert og stelt ser alt så mykje lysare og lettare ut. Det er ikkje til å stikke under sein stol at heile lugarområdet såg slite ut, og der var lugarar som slett ikkje såg

velhaldne ut. Det har vore omfattande, kostbart og tidkrevjande, men det er verdt det når resultatet har vorte som det er.

Vidare har oss ferdiggjort fremre lasterom. Også ein stor jobb. Som rapportert om tidlegare måtte vi ta det tunge økonomiske løftet å skifte tanktoppane, med alt det ekstra som synte seg då oss fjerna tanktopp-stålet. Det var som å kike ned i ein skrapdunge ved Franzefoss-anlegget i Brandalsstranda.



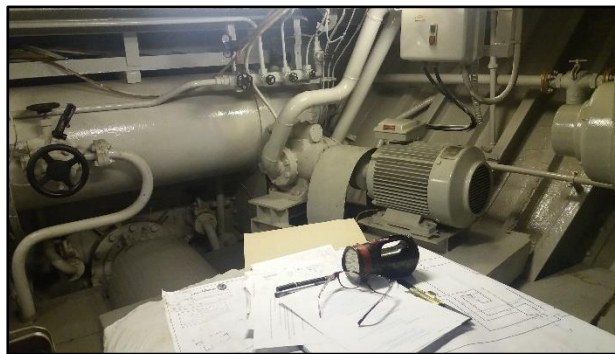
Fremre lasterom, isolering og plankekledning. Legg merke til korleis oss må ta vare på det som er brukbart av gammal kledning.

Vidare hugsar nok mange av dykk at dørken i fremre lasterom var støypt i betong, noko som Riksantikvaren ville ha vekk. Så vart gjort, tank- og rørsystemet fullt reparert, og nye tanktopp-plater kome på plass. Inn att med ballast, og så starta arbeidet med isolering av heile romet. Etter det har oss plankelagt heile romet, dørk, sider og skott. Også reparert «taket» under hovuddekk der det måtte gjerast. Mesteparten av trematerialen under dekk kunne nyttast igjen og også store deler av fremre tverrskott.

Lettast, raskast og rimelegast hadde det nok vore fjerna alt for så å bygge oppatt med nytt, men då hadde nok Riksantikvaren rynka på nasa. Så oss har gjort som det skal gjerast, her og.

Etter isolering og plankelegging, var det inn med malargjengen som har mala kvitt og flott heile lasterommet. Når det så var ferdig, var det inn igjen med dei fire laustankane, og rør-folka kunne kome inn å kople saman alt det. Alt ser no veldig flott og nytt ut. Dette har vore ein svær jobb! Det same skal oss gjere litt seinare med bakre lasterom, der dykk hugsar vi hadde brann tidlegare i år.

Alt røyrrarbeid framover er no ferdig og testa, for sanitær, toalettsystem og alt anna forbinde med tankesystemet. Sidan slik renovering ofte møter nye og plutslege utfordringar kan eg ikkje berre framstå her som om at alt går så fint og greitt. Plutsleg dukkar det opp uventa ting.



Det foregår heile tida testing av rør og anna overalt i båten

For eksempel har oss fått litt problem med overflata/oljemalinga på det flotte galgedekket. Eg har tidlegare skrytt veldig av dette, fordi det framsto så flott og gjennomført, og eg såg føre meg at noko slikt såg det ut der bakpå når skuta kom heim i 1948.

Det har seg slik at umiddelbart etter at det femte og siste oljestrøket var gjort, så ville verftet naturleg nok beskytte det flotte dekket for skader, malingssøl, riper osv... Det vart då lagt på nokre tynne huntonitt/pappplater. Dette vart katastrofe, fordi regnvatn samla seg og trekte igjennom og danna det ein vel kan kalle «dørslag». Store mørke flekkar over heile dekket. Her har eg nok fått meg ekstrajobb med å slipe ned og olje alt på nytt. Kan ikkje kome heim slik!



Problem med overflate båtdekk. kan ikkje kome heim slik

Dyr lærdom, men slikt må ein også ta med på ferda.

Også arbeidet i bakre del av innreiinga har så smått starta. Planen er her at all innreiing, lugarar, bysse, hovudmesse, mannskapsmesse, captain cabin, gangar og trapper skal vere ferdig i mars, så det vert eit «kjeppa køyr» etter nyttår! Eg har fått garantiar om at dette programmet skal halde frå dei ansvarlege ved verftet, og at oss når påska kjem skal vere ferdige med dette også.

Men mesteparten er også avhengig av at Riksantikvaren stiller opp ilag med oss, og at NMD Skipskontrollen gjer det same. Vi har berre tida og vegen dersom oss skal makte framdriftsplanen. Eg har tidlegare annonsert at juni 2017 er då oss ynskjer kome heim, la oss inderleg håpe oss maktar det.

Elles må eg berre seie at det er enorm interesse for skuta! Det ser eg på som eit godt teikn, og mange ynskjer kome og sjå. Eg prøver halde att litt, sidan oss er midt inne i hardt arbeid og tidspress. Eg har ei frykt for at våren og sommaren skal kome for fort, så her gjeld det ikkje misse fokus.

Men sjølvstøtt er det berre å ta kontakt, det er alltid kjekt å få besøk i Szczecin!

Folk kontaktar meg også om saker og ting som er å forbinde med skuta, og eg er svært takksam

når nokon kjem med små eller større objekt, som passer inn i båten eller som har vore om bord i båten tidlegare. Eg har før nemnt natthuset, lyskastar, arbeidsbenk i maskinrom, den gamle telegrafan i styrehus og maskinrom, små skilt og anna som vil berike skuta.

Og stadig dukkar det opp folk som ynskjer bidra på denne måten. For ikkje lenge sia kom for eksempel Lorentz Eiken, ein ekte ishavsgut busett i Ålesund, med eit flott polarbilde i to eksemplar. Eit vil han skal henge om bord i Polarstar, det andre ynskter han å gi til Marek Wisniewski, vår prosjektledar. Eg vil gjennom denne rapporten få sende over takk til Lorentz frå Marek.

Eg skulle skrive at han har hengt opp bildet som Lorentz gav han, på heidersplass i stova si.



Takk Lorentz Eiken fra alle oss for flott bilde ti Polarstar og Marek

Ein føler seg av og til litt åleine når ein held på

med slikt, men det å vite at der er folk som støttar opp, oppmuntrar og fylgjer med, gjev gode krefter og energi til å stå på.

Eg vil ha ei lang liste av firma og private eg skal takke når no heimkomst nærmar seg, og desse skal få sin heidersplass om bord i skuta, når den er ferdig.

Tida går fort og når oss kjem heim neste sommar, då vil eg ha med alle dykk, for å gjere dette til den festen det skal vere når Polarstar kjem heim. Brandalsbygda og Ishavsmuseet må verte fullt av ishavsfolk og ishavsvener. Etterkvart vil det kome ein dato og ei helg som dykk må halde av og sikte dykk inn mot! Det er ikkje kvar dag ei «ny» ishavsskute kjem til Ishavsbygda!

Desse fire åra som det meir eller mindre vil ta for å gjennomføre denne renoveringa har kosta mykje, og då meiner eg ikkje berre kapital. Det er stunder når eg vandrar om bord og ser kva som vert gjort, at eg lurar på kvifor eg sette igang dette. Eigentleg galskap, men når eg veit kva for eit kulturobjekt oss no er i ferd med å sikre for framtida, så gjev det meg tru på at alt dette ikkje er forgjeves. Eg vart inspirert av mange, og kanskje spesielt ishavssoga og alt som fylgde med den. Og også har det vore personlege årsaker til at eg so sterkt har hatt lyst til dette.

Året 2016 var også året eg miste bror min Kolbjørn, som så absolutt skulle ha vore med på å hente heim Polarstar. Slik vart det dessverre ikkje, men han er med meg i alle tankar og handlingar som skjer ombord i skuta. Ei lita ekstra julehelsing ynskjer eg å sende til Else Karlsen og familien hennar som var dei stolte eigarane av skuta gjennom fleire ti-år. Det gjev meg motivasjon å vite at Else sit i Brandal og venter på at oss snart skal runde Kviteset og kome heim med skuta hennar, og som ho no opplever får nytt liv. At ho sit i Brandal er vel feil å seie! Har nokon sett den ishavsdronninga sete i ro?



To av fire laustankar ferdig renover.

Det vert ein «heit» vinter, vår og sommar arbeidsmessigt, så no gjeld det å samle gode krefter gjennom jule- og nyårshelga. Det gjeld sikkert for alle dykk også. Eg vil takke alle som har fylgt med meg i denne prosessen, alle som har kontakta meg og komet med gode råd og viktig informasjon. Hald fram med det! Eg liker også å ha i mente all den gode støtta eg får frå Ishavsmuseet Aarvak. Dei må dykk alle støtte og besøke, det er viktig norsk og internasjonal historie som heng i veggane der!

God Jul og Godt Nytt År til alle dykk.

Beste helsing
Willy Nesset
tlf 95070668

Plukkfangst:

Kull i Barentsburg

SSB har fått rapportert følgende tall fra Bergmesteren på Svalbard om den russiske kullproduksjonen i 2015. Trust Arktikugol i Barentsburg har uttransportert fra gruva 120.000 tonn kull. De har brukt 29.851 tonn kull på energiverket sitt og skipet 67.920 tonn kull. Tallene brukes i utarbeidelsen av norske utslipp til luft, der også utslipp fra russisk aktivitet inkluderes siden dette er utslipp fra norsk territorium.

(Svalbardposten)

Maud sin retur heim

Av Beathe Holstad

«Maud» vart bygd hos båtbyggjar Chr. Jensen i Vollen i Asker for Roald Amundsen. Ho vart sjøsett i 1917. «Maud» vart bygd med tanke på Amundsen sin ekspedisjon som skulle drive over Polhavet, slik «Fram» hadde gjort. Men helst til Nordpolen. Men på grunn av første verdskrig, måtte «Maud» gå Nordaust-passasjen for å kunne nå pakkisen i Beringstredet.

Det var Amundsen sin andre ekspedisjon i Arktis.

Roald Amundsen mislukkast med å nå Nordpolen med «Maud», men det vart utført omfattande og resultatrike undersøkingar under Harald U. Sverdrup si leiing, og det har gitt «Maud»-ekspedisjonen status som ein av dei viktigaste i si tid.

Etter ekspedisjonen som varte frå 1918-1924, vart «Maud» seld frå konkursbuet til Amundsen og til Hudson Bay Company i 1925. Der fekk ho namnet «Baymaud». Skuta vart no brukt til å transport langs kysten av Canada og Amerika. Seinare til flytande varehus og radiostasjon.

I 1930 sank Roald Amundsen sitt skip «Maud» i Nunavut, nær Cambridge Bay.

I april 2011 vart det kjent at Tandberg Eiendom AS, som tidlegare hadde kjøpt handelsstaden Vollen i Asker, ville ha «Maud» tilbake.

«Maud» vart heva sommaren 2016, etter å ha blitt forsøkt heva i seks år. Amundsens skip sigla i Arktis 1918-1920 i eit mislukka forsøk på å nå Nordpolen.

Etter å ha vore i sjøen i over 80 år var «Maud» i god stand etter hevinga.

Laget som heva «Maud» har planar om å få henne heilt ut av sjøen og få henne tilbake til

Noreg. Under hevinga av skipet vart det brukt ballongar eller «kollisjonsputer» rundt skipet til hjelp. Dei vart sakte fylt med luft. I juli flaut «Maud» igjen for første gong sidan ho sank.

Mykje av jobben etter hevinga er å reingjere innsida av skipet som var dekt med gjørme og anna rusk. «Maud» vil ligge til tørk i vinter på ein lekter nær kysten. Det kalde vêret vil hjelpe på tørke prosessen.

Men det vil take mange år før «Maud» retunerar til Noreg.

To moglege ruter for heimkomsten er: Nordvest-passasjen og Grønland, eller Nordaust-passasjen, der «Maud» opprinneleg gjekk.

Kjelder:

<http://www.cbc.ca/news/canada/north/the-maud-recovered-july-30-2016-1.3702513>

<http://www.cbc.ca/news/canada/north/maud-rises-norwegian-ship-cambridge-bay>

wikipedia.org/wiki/«Maud»

<http://www.maudreturnshome.no/>



«Maud» heva og komen på lekter. Foto frå Wikimedia, CambridgeBayWeather - Own work

Ishavsmuseet med i internasjonalt polart nettverk.

Ishavsmuseet har over fleire år hatt samarbeidsavtale med Frammuseet, Svalbard Museum, og Pier 21 museet i Halifax, Canada

Dette viser at Ishavsmuseet gjennom slike polare nettverk spiller ei viktig rolle i formidling av polar historie.

Dette er slike samarbeidspartnarar vår type museum treng, og er uhyre viktig for formidlinga av norsk og også internasjonal polarhistorie, og det viser kor viktig posisjon Ishavsmuseet har fått med ansvaret for Formidling, Forsking og Forvaltning av det som skal kommuniserast og visast. Dette er sjølve grunnsteinen i Ishavsmuseet si ansvarsfulle rolle som formidlar av norsk polarfangst -og kysthistorie

Ishavsmuseet har etterkvart fått ei så stor framtrekande rolle i norsk polarformidling at det no har vorte behov for å ta nye viktige steg.

Ishavsmuseet kan derfor stolt fortelje at no i oktober vart museet innlemma i det verdsomfattande polarnettverket POLAR MUSEUMS NETWORK, som er som ein paraply for dei aller viktigaste polare museum i heile verda. Stadig nye musium, universitet og institusjonar kjem til, og det syner viktigheita av dette polare nettverket.

Og det er med stoltheit å fortelje at oss vert sett på som viktige inn i dette samarbeidet.

Ishavsmuseet vart presentert og innlemma under eit skipingsmøte 21.-23. oktober på Frammuseet i Oslo, og fekk presentert seg der på ein skikkeleg måte.

Ishavsmuseet vart vel mottekne i dette forumet, og det skal ikkje verte vanskeleg og finne ein bra ståstad her, og alt under møtet vart det knytt gode kontakter som raskt vil utvikle seg.

Dei som no er med i nettverket, og som Ishavsmuseet har samarbeid med, er:

1. Frammuseet, Oslo
2. Polarmuseet, Tromsø
3. Svalbard museum, Longyearbyen
4. Ishavsmuseet Aarvak, Brandal
5. Grennå museum, Sverige
6. Nordiska museet, Sverige
7. P&q heritage collection, England
8. Royal museum greenwich, England
9. German maritim museum, Tyskland
10. The peary-mcmillan arctic museum, USA
11. Scott polar museum, England
12. Antarctic museum of South Africa
13. Museo nazionale de`llantartide, Argentina
14. National institute of polar research, Japan
15. Museo maritimo de ushuaia, Argentina
16. Instituto polare zavatti, Italia

I tillegg til dette er fleire viktige og store universitet med, som berikar dette med all sin vitskap og kjennskap til den polare verda:

Yale University, England, The Arctic University Of Norway, United Kingdom Heritage Trust Cambrigde, England, Univeristy of Gotheburg, Sverige, Dundee Heritage Trust, Skottland, Univeristy of Oxford, England, Univeristy of Copenhagen, Danmark, Univeristy Of Buenos Aires, Argentina.

I tillegg må også nemnast at Nasjonalbiblioteket i Oslo er med, dei sit på mykje polar dokumentasjon, også mykje som angår Ishavsmuseet og våre utstillingar og dokumentasjon.

Så er også to viktige formidlarar av polar historie med, nemleg: Arctic Photo, England og Hegenscheidt, Tyskland

Alle som her er nemnt var med på skipingsmøtet i Oslo, og det er fantastisk inspirerande å vite at alle desse skal og kan samarbeide på ulikt vis, og assistere kvarandre, bistå kvarandre, og

inspirerere kvarandre til å formidle den polare historia på ein god måte.

Det var tydeleg på møtet korleis dei ulike musea finn stoff og informasjon om kvarandre, og sit på informasjon og dokumenasjon som kan delast. Ein kan finne ufatteleg mykje her som Ishavsmuseet kan dra nytte av, samstundes som alt det museet på Brandal formidlar, kan nyttast av alle dei andre. Det er få som har mykje om dei tema som Ishavsmuseet formidlar blant alle desse spanande institusjonane.

Ishavsmuseet er no stolt medlem i ein sterk fagleg, og kompetent polart nettverk. Det vil utvikle museet stort, og det er viktig for Ishavsmuseet at forholda vert lagt til rette for dette framover.

At museet no er med i ein så verdensomspennande organisasjon, viser bere kor viktig Ishavsmuseet er i den polare verda, og det viser kva ansvar dette museet vårt har til å vekse å utvikle seg. Det er utruleg inspirerande å få vere med på dette, og museet har gjennom dette vakse seg mykje større som ein ansvarsfull og viktig ambassadør for å formidle den polare historia.

Det er også klart at fleire museum og institusjonar vil kome til, det er alt signalisert frå Russland, Alaska, Finland at dei og vil vere med. Dette gjer det polare nettverket viktigare og viktigare. Det er avtala at det skal haldast verdskonferansar annakvart år. No vart det skipa på Frammuseet, så skal den neste møtestaden vere London i 2018, før musea skal møtast i Amerika ein eller annan staden i 2020.

På Ishavsmuseet gler vi oss til å samarbeide med alle desse spanande musea, universiteta, og arkiva, utveksle kunnskap, materiell og erfaringar, og ikkje minst formidle og marknadsføre den viktige polare historia i fellesskap.

Operation Deep Freeze

60 år sidan første fly på Sydpolen.

31. oktober 1956 forsøkte Admiral George Dufek frå den Amerikanske marine å flyge til Sydpolen. Målet var å vere den første etter Amundsen og Scott til å stå på polpunktet. Dufek og hans mannskap valte luftrommet, og brukte fly på sin ekspedisjon. Flyet fekk namnet etter den berømte Doris Day songen: «Whatever will be will be, que sera sera».

Formålet med ekspedisjonen var å sjå om der kunne lande fly på sjøve polpunktet, for Amerikanarane hadde planar om å bygge ein vitskapleg stasjon for det International Geophysical Year (1957-58).

Flyet brukte ruta som går frå Ross øya over Ross isen, opp på plataet og til Sydpolen. Dette var den same ruta som Kaptein Scott brukte. «Que sera sera» landa fint på Sydpolen, og det amerikanske flagget vart planta i isen. Disse var dei første amerikanarar på Sydpolen, i tillegg til å vere dei første som nådde polen via fly.

Dette var den første av ein serie med «Operation Deep Freeze» ekspedisjonar. Desse ekspedisjonane var eit samarbeid mellom 40 nasjonar for å utforske jorda frå Nordpolen til Sydpolen. Noreg var blant dei 40 nasjonane som var med på dette samarbeidet.

Kjelder:

www.spri.cam.ac.uk/museum/news/exhibitions/2016/11/03/operation-deep-freeze-return-to-the-south-pole/

no.wikipedia.org/wiki/Operation_Deep_Freeze





Arbeidet med heis for rørslehemma på Ishavsmuseet skrid fram og er venta ferdig i februar 2017. Før jul i 2015 gjorde Stortinget vedtak om å løyve 2,5 millionar kroner til Ishavsmuseet Aarvak. Midlane var sett av til universell utforming, og går til å få bygt heis for rørslehemma ved Ishavsmuseet.



Støyping av siste høgda på sjølv heissjakt.

Det var Oskar Grimstad (FrP) som kom med framlegget, og han fekk støtte frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Dagleg leiar ved Ishavsmuseet, Webjørn Landmark, seier at heis har stått på ønskelista til museet i ei årrekkje, men at det ikkje har vore

mogleg å setje i gang eit så stort prosjekt tidlegare. No er heisa godt i rute, og i god tid før ny sesong klar til bruk.

Ishavsmuseet er i ferd med å legge bak seg eit år med stor aktivitet. Besøket har vore svært bra, og våre omvisarar har fått formidla mykje historie til gjestande grupper i år. Det har vore ny rekord med bussturistar, og også skuleklasser har det vore mykje av.

Polarkveldane med foredrag av ulike polare tema har også i år vore svært populære, og kjem til å halde fram også i 2017.

Ishavsmuseets Vener melder om mange nye medlemar til foreininga også dette året, og talet på medlemar er stabilt veksande år for år. I byrjinga av november arrangerte foreininga lutefisk-kveld ved museet, og også i år vart det fullt rundt borda. Ei populært årleg hending.

Samlingane til museet veks også år for år. Stadig kjem det inn gjenstandar til samlingane, og ikkje minst foto. Det er alltid høgtidsdag ved museet når nye fotosamlingar dukka opp. Har du foto frå dei tema som museet formidlar er vi interesserte i å få overtake eller kopiere slike.

Ishavsmuseet kan opp summere eit aktivt år, der statuen av Peter S. Brandal og bygging av heis for rørslehemma har vore dei store prosjekta, og utfordringane. Det er svært hyggeleg at vi ser ut til å kome i mål med begge desse prosjekta.

Siste åra har Ishavsmuseet servert potetball på Kristi himmelfartsdag. Dette har vore svært populært, og mange orda fram på om ikkje museet kunne gjere dette oftare. Fram mot sommaren vart dette prøvd kvar torsdag, og var så populært at det vart gjenteke kvar torsdag også i haust. Frammøte har våre så stort at dette også kjem i gang att i byrjinga av februar. Mange nyttar høve til å kominere eit museumsbesøk med potetball.

«Santho» gjennom verdens største fjordkompleks

Av Ragnar Thorseth
(del 3)

Drømmedager blant sel, isfjell og midnattssol

Midnattssolens flomlys over dekorative isfjellformasjoner, sel og lomvi i vannflaten, feite middagslag om bord i «Santho» med gjess på menyen. Dette er også en del av våre erfaringer fra Grønlandsisen. Med avanserte manøvreringer kompassrosen rundt, ålet skipperen og hans mannskap seg mellom isflak, isfjell og snødekte landskaper – gjennom Scoresbyfjorden, det lengste og største fjordkompleks i verden.



«Santho» mellom isflak og isfjell.

Dystre meldinger om mye is fikk oss til å gå innover i Scoresbyfjorden og ikke straks nordover til Eirik Raudes Land slik meningen var.

Isen i de gamle «norske» fjordene Kong Oscarsfjorden og Keiser Franz Josepfsfjorden hadde ennå ikke gått opp, og nordover langs Liverpoollandet stengte pakkisen. Det var åpen landråk bare noen få mil nordover forbi Kapp Tobin. Men Scoresbyfjorden – det lengste og største fjordkompleks i verden – var vel verdt et besøk, mens vi ventet på bedre isforhold lenger nord.

Vi hadde god bøl inn fjorden mellom isfjell og spredte belter av brutt fjordis. Vi satte all duk – 16-17 kvm – og «Santho» logget lett 7,5 knop

innover. Ca. 30 nautiske mil inne i fjorden kom vi inn i noen tettere belter med fjordis, som var på drift ut. Fjordisen forsvinner ganske fort når den først blir brutt opp, gjerne i forbindelse med et uvær.

Mange av isfjellene derimot bruker flere år på turen. En av disse kolossene hadde i to år ligget i omtrent samme posisjon like utenfor Kapp Tobin, og de som først kommer utfor kysten og blir fanget opp av havstrømmene bruker nye år på turen ned kysten til Kapp Farvel – Grønlands sydlige punkt. Der blir enkelte isfjell fanget opp av nordlige strømmer og fortsetter opp langs vestkysten, og merking og måling har vist at disse kan bruke fem nye år fra Kapp Farvel til Davisstredet i nord og sydover igjen langs Labradorkysten og forbi Newfoundland, der de smelter i den varme Golfstrømmen.

Sel og lomvi

Vi hadde en fin tur innover fjorden. I solskinn, klarvær, 15-16 varmegrader. Alkekonger som vi har sett titusenvise av, yrt i sjøflaten fremfor oss. En og annen lomvi så vi også. Rett som det var stakk et glinsende selhode opp og mønstret oss før det brådukket og viste oss baksveiven i en sky av vann.

Vi gikk langs sørsida av Scoresbyfjorden som i ytterste del er mer enn femti kilometer bred. Sikten var god og den klare lufta lurte oss mer enn en gang på distansene. Da vi etter 18 timers kjøring nærmet oss Danmarksøya, kunne vi ennå se hildringene av Kapp Tobin og Kapp Brewster lage fjordmunning langt i øst.

Bortsett fra noen mindre belter med sørpeis hadde vi ingen vansker med å ta oss inn til Danmarksøy og Heklahamn. Der kaster vi anker på «norsk» bunn. Den første norske pioneren på Nordøst-Grønland var kaptein Rangvald Knutsen fra Tønsberg.

Med skuta «Hekla» forserte han seg inn gjennom isbaksen og inn til kysten så tidlig som i 1889, og åpnet dermed for de senere fangstekspedisjonene. Kaptein Knutsen drev fangst så langt nord som til Shannonøya – han var særlig ute etter hvalross.

Vinteren 1891/92 lå han med «Hekla» på Danmarksøy med den danske Ryderekspedisjonen som da kartla hele fjordkomplekset. Det som først vekket oss til dåd, var en flokk gjess som kom svømmende langs land.

Vi dro etter i gummibåten og det gikk ikke så lenge før steika var sikret. Etter at «Santho» var vel fortøyd, dro John og skipperen på nytt ut med gummibåten og gjorde ytterligere matauk med et par ender og fire ryper. De sistnevnte var etter alt å dømme helt ukjente med ildvåpen og lot seg lett og lydig plukke ned. – Nesten som å skyte på blink, sukket John som ikke hadde opplevd maken.



Rype og Gjess lot seg lett og lydig plukke ned.



Heklahavn.

Vi lette etter rester fra en gammel eskimoisk bosetting vi viste skulle være der, men fant ikke noe. Derimot ble vi forbauset over den rike vegetasjonen som vokste i små lappetepper bak lune bergrabber. Mange steder så vi tette gresstepper med et dryss av blomster i blått og gult og rødt.

Selve havna var ganske stor og ga god beskyttelse både for vind, sjø og is. Det siste er ikke minst viktig for en overvintringshavn. Den må være så trang og grunn i innløpet at storis ikke kan drive inn og skade båter i opplag, og i Heklahavn ligger fjordisen stabilt hele vinteren. Havna har vært benyttet til flere ekspedisjoner. På land står en ganske velutrustet hytte som tilhører et mineselskap og forteller om jakt på skjulte skatter i fjellet. Litt bort fra havna fant vi også en gammel fangsthytte som var herjet av vær, vind og vandaler.

Landlov i Heklahavn

Vi ble liggende vel et døgn i Heklahavn. Da vi skulle videre tok John og skipperen føttene fatt for å gå over øya, mens Jørgen og Størk startet noe senere med «Santho» for å plukke oss opp på den andre siden.

John og jeg brukte nærmere fem timer på turen over og hadde en fin avveksling fra sjøveien. Danmarksøya består for det meste av steile nakne berg, men var delvis oppskåret av små idylliske dalføre med ganske variert vegetasjon i dalbunnene.

Vi fant tallrike spor av moskusdyr, og i de mange småvannene duppet flere flokker

hvitkinnet grønlandsgås. To feite lomvier ble middagsmat.

Vi prøvde også fiskelykken, men fikk ikke napp. Jørgen og Størk tok også en tur i land før de startet med «Santho» og gikk seg frempå et revehi med unger.

Så bar det videre innover med det mål å komme rundt den store øya Milneland som ligger omtrent midtveis inne i fjorden, der den deler seg i mange mindre og smalere fjordarmer.

Det ble flere strandhogg. I Ankervik, der det kommer ut en ganske stor elv, satte vi garn for å friste fiskelykken. Garnet var knapt kommet i sjøen, før de første røyene sto i notveggen og vispet med sporden. Det var fin, feit fisk, tre-fire kilo, og de var mange. Det var nesten som den gikk i stim og lot seg lett fange i garnet.



Fisken lot seg lett fange i garnet.

Denne gangen ga vi oss ikke tid til å fiske med stang på skikkelig sportsfiskermaner. Det ville vi ha til gode til vi kom til Eirik Raude Land, naturparken, der garnfiske ikke er tillatt lenger.

Fisket i Scoresbysundfjorden var regelrett matauk.

Halvveis rundt Milneland kom vi til Rødøya der vi gikk på land klokka tre om morgenen. Øya bærer navnet sitt med det rette, og på lang avstand skilte den seg klart ut fra resten av landskapet i skinnende midnattssola.

Bjørn og moskus

Tre av oss klatret opp en bratt bergside til vel 300 meter over havet, mens Jørgen ble igjen om bord for å passe båten. Vi valgte en litt annen veg ned igjen til stranda, og fant da spor etter en flokk moskusdyr og en bjørnebinne med unge. De hadde alle fulgt den samme stien til fjæra og flomålet viste at sporet ikke var mer enn seks timer gammelt.

Spor av rev og gås så vi også mange av i strandkanten.



Moskus

Om bord duket vi til lunch eller frokost alt etter som – vi var helt døgnville. Nå gikk vi inn Øyfjorden og over på mer nordlige kurser. Fjellene går her nesten loddrett til værs og ender i trolske og taggete nuter, så imponerende at hjemlige attraksjoner fra Romsdal og Geiranger druknet i vrimmelen. For ikke å snakke om den skogen av skulpturer en kan nye ved å se på isfjell og kult i alle tenkelige og utenkelige skapninger.

Vi gikk innom Bjørneøyene – en rad mindre holmer og øyer der Øyfjorden møter Hall Bredning. Vi tøffet inn på Jyttehavn som ligger på en av disse øyene for å finne ferskvann og fiskeelv, men ble snytt for begge deler da vårløsningen definitivt var forbi.

Vi gikk ut igjen og inn i Hall Bredning og møtte en skog av svære isfjell. Det var slike svære beist at «Santho» helt kom bort mellom dem. Ufarlige er de heller ikke.

Ifølge den «Grønlandske Los» har øyenvitner sett at slike kolosser plutselig har smuldret opp i småbiter som om de eksploderte og laget 10 meter høye flodbølger opptil halvannen mil unna. Men hvem kan ta hensyn til slikt og holde avstand på en mil, når det mange steder bare er et par båtslengder mellom dem og eneste vei?

Vi kom oss likevel pent gjennom isfjellandet og inn til Gurreholm i Nordostbukta på nordsiden av Scoresbyfjorden. Flodbølger så vi ikke, men hørte rett som det var smell og bulder når kjempene kvittet seg med litt is eller rørte på seg.



Frå Gurreholm

Nordsida av Scoresbyfjorden med Jamesonland byder på et helt annet landskap enn Alpelandet i sørvest. Her er det lavt og bølgende fra fjæra og så langt øyet rekker. Her er en relativt rik vegetasjon og ikke å forglemme myriader av mygg. De sistnevnte skal kunne opptre i slike mengder at de formørker sola.

På Gurreholm ligger en liten hytte som tilhører Nordisk Mineselskap, og har vært base for mineralleting. Nå ble den nyttet som jaktstasjon. Rundt hytta vitnet tallrike moskusokseskaller og horn om slakting. Hytta var forresten ikke så godt istand med dørene på skakke og temmelig rotete både inne og utenfor.

I en liten elv tok vi ferskvann – tankkapasiteten om bord var bare 90 liter – og vi vasket klær. – Vi hadde også planer om å prøve fiskelykka og kanskje gå en tur nordover i terrenget. Men da sola rant, slo myggen til og jaget oss om bord igjen det forreste vi vant å rømme. Dermed satte vi punktum for vårt eventyr i Scoresbyfjorden og satte rett kurs ut igjen til Scoresbysund dit vi kom et lite døgn senere. Fjordturen hadde da vært en snau uke og utseilt distanse i fjorden var 400 nautiske mil – eller Norge Shetland tur-retur.

Tåkepause

Det er dimensjoner både på fjorder og fjell på Grønland.

Etter et kort opphold i Scoresbysund der vi fylte olje og spurte nytt om isforholdene lenger nord,



Besøk i Kap Tobin.

bar det på nytt ut i isen med «Santho». Etter å ha ligget et halvt døgn ved Kapp Tobin og forgjeves ventet på at tåka skulle lette, fikk vi til gjengjeld en god værmelding og stakk ut isen igjen.

Vi hadde fått visst at Kong Oscarsfjorden og Keiser Franz Josepfsfjorden nå delvis var åpne etter at fjordisen hadde gått opp mens vi var inne i Scoresbyfjorden. Derimot visste vi lite om forholdene nordover langs Liverpoollandet som strekker seg nesten hundre mil opp til Davy sundet som er innfallsporten til Eirik Raudes Land i sør. En fanger vi snakket med trodde det var åpent langs land de første 20 milene nordover. Det var alt.



Det speides fra tønna.

Fra styreplassen ute og fra tønna var det lite å se, bare grå ull som ble gnistret hvitt der is og skodde møttes. På den glødende radarskjermen i styrehuset var bildet noe mer nyansert. Først fikk vi åpning i nord, senere i vest og sør, og da vi hadde seilt kompassrosa rundt, kom vi inn på en nordlig kurs med relativt åpne råker langs land.

Vi skriver nå 26. juli og har vært på tur i fire uker. Først nå er vi begynt å bli «innseilte», både båt og mannskap.

Rot og oppvask for fire mann

Når fire mann med utstyr for en tre måneders tur i grønlandske farvann skal stues sammen i en 32 fots båt, og gulvplassen der en kan stå oppreist under tak er mindre enn en kvadratmeter, sier der seg selv at det blir trangt om saligheten. I begynnelsen hadde det også lett for å bli rot så snart noe av utstyret skulle brukes, og vi holdt generalopprydding nesten hver dag uten at det hjalp mange timene.

Men særlig takket være Jørgen som med et utall av ideer til krokar, hyller og gjemme der hver ting har fått sin faste plass, fungerer alt etter hvert nesten perfekt. Det hadde vært en prosess

ikke helt uten trusler om dieselolje i kaffekrus og tilfeldig fraselagte støvler.

Men nå virker systemet så det nesten ikke er til å tro. Ingen trækker hverandre på tærne lenger, og hver vet hvor klær, redskap, fotoutstyr er å finne.

Jørgen har hele tiden tatt hånd om matlagingen, en dont han med faglig dyktighet og hurtighet har gjort unna på fabelaktig vis. Det er så vidt vi andre får slippe til å ta oppvasken en gang iblant. Han disker opp med de deiligste retter – varm mat minst to ganger for dag – slik at slunkne maver etter svettebrot på land, mye kaffe og røyking, igjen har begynt å svelle. Vi har det godt.

Is, is, is . . .

Godt gikk det også med oss nordover Liverpoolkysten. Der øyet så bare is og skodde, fant radaren vei: Forbi belte med svær pakkis, rundt tunger med tynnere fjordis og klar av svære isfjell. Noen ganger var vi 10-12 nautiske mil av kysten før vi fant ny åpning mot nord, av og til måtte vi helt opp i fjæra der pakkisen sto grunnstøtt, men «Santho» fløt forbi.

Nordover bar det for fulle mugger, helt til vi passerte Murray og skulle svinge inn i Davysundet. Her lå pakkisen og fylte fjordmunningen som en propp godt påskrudd av en frisk østlig bris. Men etter noen timers leting langs en tilsynelatende uforsonlig isbarriere, øynet vi en smal råk et stykke innover, tok sjansen og hadde flaks.

Etter fem-seks timers kjøring på ulike nordlige og vestlige kurser var vi ute av pakkisen og inne i fjorden for godt. Fjordisen som det ennå var en del igjen av, skulle vi alltid hamle opp med.

Reiselystne møringer

Vårt første strandhogg på Nordaust-Grønland var Antartichavna – et kjent navn mellom norske overvintreere på Grønland:

«Dette hus og terreng eies av Møre – Grønlandsekspedisjonen, Ålesund. Huset er bygd av Åmbakk og Karlsbakk den 15/8-1930 og samtidig er terrenget annektert.

Jonas Karlsbakk

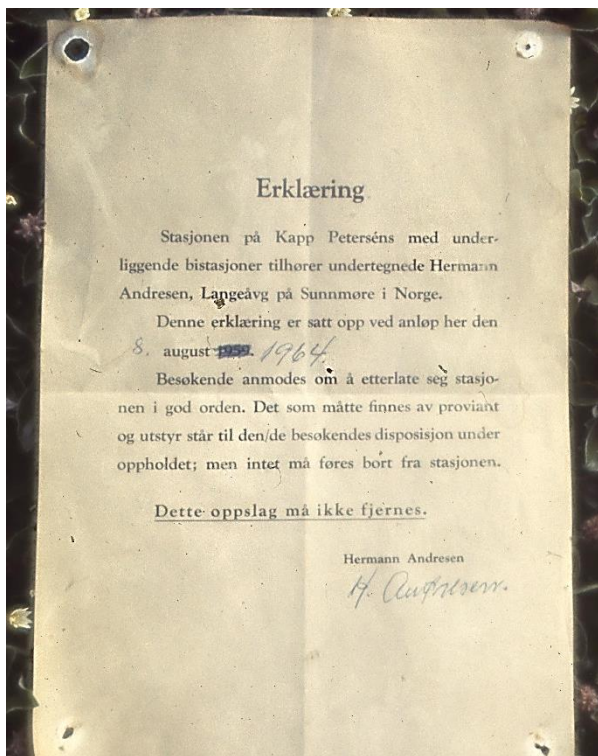
Leder av Møre – Grønlands
Ekspedisjonen.»

Dette vitnemålet om sunnmørsk aktivitet står ennå å lese i hvit maling på sort tjærepapp på vestveggen til hovedstasjonen i Antartichavna. Og ennå så mange år etterpå er stasjonen godt egnet til å bo i, også for en overvintring.

Den norske fangstvirksomhet på Nordøstgrønland tok seg kraftig opp i slutten av 1920-årene, og kulminerte med at Hallvard Devold tok området nord for 70gr 30' i besittelse for Norge og ga det navnet Eirik Raudes Land. Den påfølgende sommer kom Helge Ingstad til Nordøstgrønland som fanger og norsk sysselmann og vintret nettopp i Antartichavna. Som kjent endte okkupasjonen med at Danmark brakte saken inn for domstolen i Haag, der Norge tapte

Men selv om Norge tapte i Haag, var det ikke slutt med norsk fangstvirksomhet for det, og så sent som i 1964 var Peder Sulebakk i Antartichavn og «fornyte» den norske eiendomsretten til denne og de mange andre norske fangststasjonene i navnet tok grønlandsveteranen Hermann Andresen fra Langevåg.

Senere er imidlertid hyttene overtatt av den danske stat, og 10. juli i år utløp de siste norske særrettigheter på Østgrønlandskysten.



Erklæring fra Hermann Andresen

Fortid forfaller

Det var ikke fritt for at det var litt vemodig å rusle rundt på denne første stasjonen vi besøkte, og få syn for alt vi gjennom en lang vinter hadde lest om Nordøstgrønland: revefangst, lange turer med hundespenn, isbjørn og sel.

Revegården hadde falt sammen. Det samme hadde skjedd med et lagerskur og hundehuset. To tobhogans – kanadiske sleder innført av Ingstad – to Nansen-sleder, en hundeslede av grønlandsk opprinnelse og en færing lå delvis nedgravet i sand eller var ved å gå i oppløsning. Men ennå lå en god del redskap og beine igjen og vitnet om en annen tid. Noe å berge for et polarmuseum, kanskje?



Vi stoppet bare noen få timer i Antartichavna. Vi visste at det danske forsyningskipet «Thala Dan» også var på vei inn til Eirik Raudes Land gjennom isen utenfor Liverpoollandet og «Rundø» kom trolig i kjølvannet vårt. Men vi ville gjerne være årets første båt, og det fikk vi bevis for at vi hadde klart da vi noen timer senere kom inn til Nyhavn ved Mestervig og ble ønsket velkommen av gjestfrie dansker. De bød oss på land på tradisjonell danske frokost – med hjemmelaget akevitt.

Med gummibåt blant isfjell

stevnemøte med halvt tonns polarbamsse

Vi var igjen sjøklare. Etter et par gode dager hos nye venner i Mestervig og Nyhavn huget vi på ny mot de folketomme fjordene. Vi hadde fått vasket både kropper og klær, fått ferskt brød om bord og ryddet ordentlig opp i skuta. Vi hadde sett litt av landet innenfor.

Nå kastet vi igjen loss med kurs ut og nordover den lange Kong Oscarsfjorden. «Jytte» med skipper Anders og de andre vennene våre i Nyhavn ga oss selskap de første par milene ut fra land. Siden hadde vi igjen fjorden for oss selv med kurs for «Sunnmørsheimen» - hovedstasjonen til Grønlandsveteranen Herman Andresen fra Langevåg.



«Jytte» med våre nye venner.

Været var strålende som det hadde vært hver dag siden vi første gang gjorde strandhogg i Eirik Raudes Land. Kanskje litt skoddete på formiddagen, men aldri mer enn at den steikende 24-timerssola dampet den vekk i løpet av dagen. Stille og fint.

Vi kom til «Sunnmørsheimen» på Kapp Petersen ved halv to tiden om natta, lette litt rundt etter trygg ankerplass mellom storstein og grunnstøtt is og gikk til ro for natta. Ved sjutida var vi oppe igjen, og rodde i land i gummibåten i dørg stilla for å ta dette gamle stykke Norge og Sunnmøre i nærmere øyesyn.

De fleste norske fangststasjoner er bygget over samme lest, med et kombinert oppholdsrom og kjøkken, en liten sovelugar med etasjekøyer og et kombinert lagerrom og bislag. Materialene til hyttene ble fraktet over fra Norge med de årlige



Utvendig er bare vegger og tak dekket med tjærepapp

ekspedisjonsskutene, som også brakte forsyninger og nye folk og hentet årets fangst og folkene som skulle avløses.

Det var fangstfolkene selv som bygget de delvis prefabrikerte hyttene. Det tok ikke lang tid å reise en stasjon, men fangstfolkene hadde heller ikke så mye tid å gjøre det på. Sommeren er kort her oppe.

Isbjørnen lei gjest

Hyttene er ikke isolerte på vanlig måte, men utvendig er bare vegger og tak dekket med tjærepapp. Det er et materiale som tåler østgrønlandske værslaget meget godt, og stasjonene som for det meste er bygget før krigen, har tålt tidens tann svært godt.

Farligere enn været er ubudne gjester, som bjørn. Bamsen er ikke så nøye på om han entrer hytta gjennom dør, vindu eller vegg, og rumsterer ofte fryktelig innomhus.

Og når bjørnen først har vært der, er hytta åpen for vær, vind og snø og forfaller fort dersom ikke skadene blir utbedret.

Også i «Sunnmørsheimen» hadde bjørnen vært sist vinter, men ettersom også denne hytta blir brukt og vedlikeholdt av Sirius ville den bli satt i god stand igjen til vinteren. Ellers er hyttene og inventaret stort sett som den gang de ble brukt til fangststasjoner.

Trauste komfyrer står sentralt i kjøkkenet. Der ble brød bakt og bjørnebiffer stekt. I køyen lå de samme halmbolstrene som nå salige fangstfolk hvilte ut på i ei travel mellomkrigstid og seinere.

Der er gammelt bestikk, snekkerredskap, kjeler og kokekar.

En del gammelt fangstutstyr slenger også igjen. Og i den meteren med bokhylle som finnes i de fleste hyttene står slitte og fettete bokrygger og vitner om flittig lesning i mørketid og uvær. Medisinkister anno 1933 er fortsatt intakte.

Vi ville besøke de fleste av disse gamle norske stasjonene, men vi ville også inn i de dype fjordene som ikke ble like utnyttet i jakten på rev og isbjørn. Alpefjorden var et navn som smakte godt på tunga. Dermed bar det igjen til fjords med «Santho». Inn mot vest.

Alpefjorden hadde ikke Scoresbyfjordens uendelighet. Den var kortere, smalere og ikke minst spennende, med en steil, taggete fjellrekke på begge sider. Disse fjordene er en ubetalelig opplevelse, og fjellene så imponerende i all sin villskap og velde, et en etterpå nesten må knipe seg i armen og spørre har jeg opplevd dette, eller er det bare en drøm.

Vi sisset oss bedagelig på styrehustaket under en steikende sol og en blå knallklar himmel. Styringen besørget autopiloten der det ikke var for mye is, eller vi brukte fjernstyringen og kunne sitte på baugen og styre om vi ville.

Med et kaffekrus og en god pipe innen behagelig rekkevidde lot vi det storslagne landskapet passere revy – et land det bare har vært et fåtall geologer og millionærer forunt å se. Vi var i verdens største naturpark – men trolig også den minst besøkte.

Når breen kalver

Nesten inne i fjordbunnen kommer en tunge av innlandsisen ut i sjøen. Mellom den og landet på den andre siden av fjorden er det en trang passasje til «Dammen» - den innerste delen av fjorden.

Sundet mellom brefoten og det steile fjellet er ganske bredt, men bunnen er meget grunn og tide vannet renner hurtig, så vi var svært forsiktige da vi snodde oss innover mellom svære steiner, med bare en meter eller to under kjølen.

Vi visste at større båter enn «Santho» hadde vært inne, men da vi ikke var lokalkjente og et par ganger holdt på å bli tatt av strømmen og ført

ned på storstein som strømmen fosset rundt, fant vi det best å fortsette turen innover med gummibåt. Det ble John og jeg som tok turen, mens Jørgen og Stork seg utover igjen med «Santho».



Vi forsette med gummibåt.

Fra det vesle knøttet av en gummibåt ble vi vitne til ikke mindre enn to kalvinger, da svære stykker av brefronten løsnet og havnet i sjøen, med minst femti meter høye vannsøyler.

Et par sekunder etter at vi så isfjellene løsne som i langsom kino, kom drønnet rullende over den blikkstilte sjøflaten og noen minutter senere flodbølgen. Men dette var kattunger som kalvet, i forhold til de store fjellene vi så lenger ute i fjorden. Vi skulle gjerne ha sett dem når et av dem blir født.

Etter besøket i Alpefjorden sto kursen igjen nordover Kong Oscarsfjorden. Noen steder gikk fjellet steilt i fjæra, andre steder så vi et slakere landskap.

Titt og ofte dukket en nysgjerrig sel opp i kjølvannet, og inne på land så vi små spredte flokker av moskusdyr. Vi ville til Ellaøya og kom dit natt til søndag, siste dag i juli.



Spredte flokker av moskusdyr.

På Ellaøya har sledepatruljen Sirius fast base om sommeren. Her har de et par mindre kuttere som de patruljerte de sørlige fjordene med om sommeren.

Med disse kutterne reiser de rundt til alle hyttene i fjordene og på øyene, reparerer etter slagbjørn, og forsyner hyttene med proviant, hundefor, parafin og kull for vinteren, når de igjen kommer på patrulje i hundeslede over fjordisen. Siriuskarene hadde nylig gått til ro for natta da vi kastet anker på havna, men til frokost ble vi vekket av matsignal og lot oss ikke be to ganger til frokost på nystekte boller og horn. Nystekt brød var noe som virkelig fikk munnen til å vassfly på «Santho»-karene og vi tok godt for oss av brødfatet.



Hundeslede fra Siriuskarene

Vi var interesserte i isforholdene videre nordover, og særlig langs kysten av Hold-with-Hope – halvøya vi måtte seile rundt for å komme så langt nord som vi aller helst ville: til hovedbasen for Sirius, Daneborg, og til Sabineøya og Griper Red der den aller første norske fangstekspedisjonen overvintret fra 1908 til 1909.

Men igjen ble våre bange anelser om at vi hadde et særdeles vanskelig isår bekreftet. Siriuskarene kunne fortelle at «Thala Dan» - det 1800 tonn store forsyningsskipet som er spesialbygget for ishavsfart – hadde hatt store problemer med å komme inn gjennom isen og til lands.

Den hadde først forsøkt å gå inn til Daneborg på 74 grader nord, men måtte etter nærmere fjorten dagen i baksen gi opp, og seile helt ned til 69 grader nord, der den greidde å ta seg inn til Scoresbysund. Nå var den på vei nordover i landråka samme vei som vi hadde kommet, og som vi skulle også den til Daneborg.

Vansker med Myggbukta

Disse opplysningene gjorde at vi halvveis hadde bestemt oss for å stoppe et par dager på Ellaøya og håpe på vestavind som ville ta isen ut fra land, slik at vi i de minste kunne komme til Myggbukta, den norske hovedstasjonen for fangstvirksomheten, hvor det i sin tid også var værobservasjonspost og radiostasjon.

Men så kom «Rundø» sigende inn på Ellahavn og «Forpurret» disse planene: Vi hadde kommet til Scoresbysund dagen etter «Rundø» og hatt et alle tiders møte der.



«Rundø»

Siden hadde vi ligget i lag i Nyhavn, og ikke hatt det mindre hyggelig der. Vi forsøkte for øvrig jevnlig å holde radiokontakt med hverandre, og utveksle erfaringer og opplysninger. Men nå syntes «Santho»-skipperen det ble vel mye av det gode:

-For mange norske båter, mumlet han, og bød å gjøre sjøklart. Nå går vi til Myggbukta. Is eller ikke is!

Slik har det seg at «Santho» dagen etter krysset mellom stadig tettere flak, isflorer og nattgammel is forbi Kapp Franklin og langs land mot Myggbukta.

I begynnelsen lå tåka tett i sjøflata, men ut på formiddagen lettet den og ga sikt inn mot den sagnomsuste Myggbukta, så nær, men likevel så unælig, skulle det vise seg.

Ingen skal si at vi ikke forsøkte. Vi bauget og stanget, snudde, vred og vendte «Santho» så den mange ganger ynkete seg i skrog og spant. Vi stjal et par kabellengder på en nordlig kurs – og

mistet dem igjen på vest. Til slutt var det ingen annen råd enn å snu.

Med «Santho» ville vi ikke klare å komme til Myggbukta, langt mindre til Daneborg.

Fra tønna så jeg inn på selve Myggbukta og pakkisen som fylte den opp. Vi så pakkis hele horisonten rundt fra nord i Hold-with-Hope-landet til Bontekoe-øya o øst og Vegasundet i sør. Her hadde ikke «Santho» mer å gjøre.

Vi fikk nok med å komme oss ut av baksen igjen, og måtte ved en anledning skyte oss ut av et knep.



Med dynamitt på troen klar for å tenne lunta.

Vi hadde vel klart det likevel, men det var så rart med å få prøvd dynamitten for en senere gang når det måtte røyne på!

Samtidig ga vi oss også tid til en redningsmanøver der vi simulerte skruing, tok alt av redningsutstyr inn på et storflak og slo leir på isen. Vi visste heldigvis ikke da hvor nyttige disse erfaringene skulle bli.

Det var like etter den siste dynamittsalven hadde gått at skipperen fikk et lettere anfall oppe i



Vannsøylen sto høyt til værs etter at ladningen gikk av.

tønna og brølte «Bjørn i baugen!» Langt nede på isen i sør hadde han fått øye på en svær bamse som i luntende småtrav var blitt vekket av smellet og nå hadde kurs mot land. Skipperen brølte ned i ba om stillhet, sakte fart på Sabben og bacon på steikepanna.

Litt etter så bamsen ut til å roe seg og slå av på farten. Han stoppet, naste etter været, fleskelukt og andre dufter og sakk ned i en råk bare et par hundre meter fra oss. Der ble den liggende lenge og viste bare den store snuten og de korte ørene over vannflata. Vi satt og lå ørspente, med alt vi hadde av fotoutstyr.

Fredelig bjørnejakt

Et par ganger gjorde bamsen mine til å komme nærmere «Santho», men slo plutselig om og la på nytt mot land i luntetrav over isflakene. Vi ga full fart, og snart var «Santho» på siden av bamsen som nå hadde hoppet i sjøen, og svømte innover mot et større flak.

Nå sjøsatte vi gummibåten med påhengsmotoren; John og skipperen bemannet den, og snart hadde vi bamsen i fin posisjon mellom oss i råka. Så var det isbjørnjakt av godt



Bamsen i sjøen mellom gummibåten og «Santho».

gammelt merke mellom floer og flak, bare med den forskjell at vi skjøt med film og fotoapparat!

Det var for øvrig med små fangstbåter at en tidligere fanget levende ungbjørn. Fangstbåten kjørte helt opp på siden av bjørnen mens den svømte. Om bord sto skytteren klar med Kragen og kjørte løpet ned i gapet på bjørnen når den gjorde mine til åtak. Samtidig ble en renneløkke sluppet over geværet og rundt halsen på bamsen og strammet til. Dermed ble bjørnen passelig bedøvd og slept mer eller mindre bevisstløs til skuta og heist – fortsatt etter halsen om bord og oppi en kasse. Farlig, brutalt, effektivt og heldigvis slutt på for lenge siden. . .

Vår bjørn – det var forresten en kjempe på minst 500 kg – slapp slike pinsler, men fikk seg nok en ubehagelig opplevelse, de to-tre minuttene vi hadde den mellom oss. Da den et øyeblikk var bare halvmeteren fra skutesida på «Santho» bykset den, og var nesten fri av vannet og i høyde med styrehustaket på «Santho», da vi lot den gå. Det siste vi så av den var bakenden, som forsvant mellom isskruingene i retning av Bontekoe-øya.

Like etterpå fikk vi øye på noe svart borte på isen. Det viste seg å være en snadd – en fjordsel – som bjørnen vår nylig hadde slått da vi kom. Den var ennå rykende varm og så å si uskadet av bjørnekloa. Nå ble den middagsmat for sultne og fornøyde karer på «Santho».

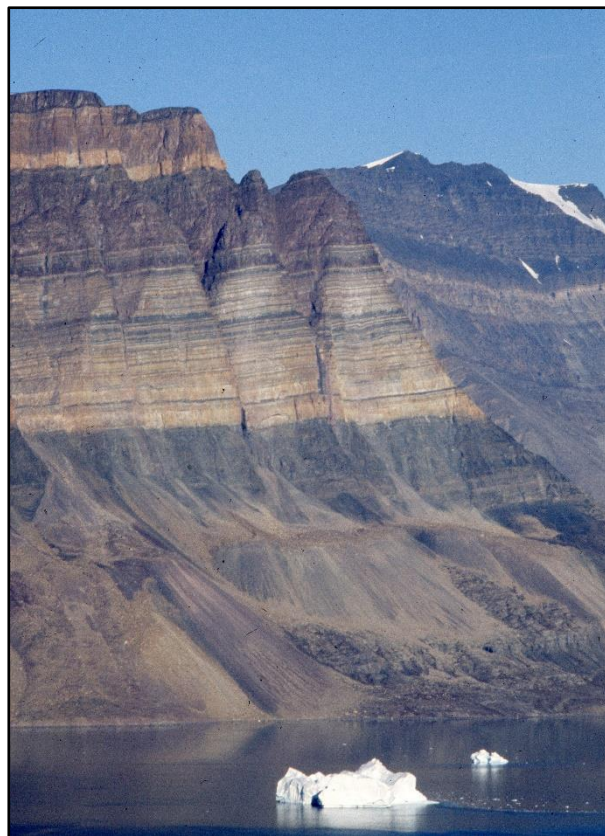
Bare skipperen var ikke helt med, og hadde snart glemt bamsen. Han tenkte på et lettsindig veddemål fra Ellaøya, der han skråsikkert hadde sagt at «Santho» nok ble første båt til Daneborg i år.

Men akkurat det så umulig ut nå, med tett bakse like i fjæra og en gryende østavind som ikke skulle gjøre det lettere. Dessuten var «Thala Dan» bare et par dager bak oss.

Men hva om «Santho» gikk til Moskusoksefjorden?

Der kunne et par mann ta gummibåt og utstyr over som danner halvøya Hold-with-hope og seile videre nedover i den? Rett nok ville det bli en steinhard marsj over fjellet med nærmere 150 kg med båt, motor, bensin og proviant på nakken. Videre 170 nautiske mil tur-retur i en dupp av en båt i til dels åpent hav.

Tanken var ikke før født før «Santho» kurset inn Keiser Franz Josephsfjorden og videre mot Moskusoksefjorden. Som sunnmøring og nordmann har en et visst ry og tradisjoner å ta vare på.



Mektige fjell på Nordøst-Grønland

Havet gav og tok.

Av Helge Ødegård

Havet har skaffa levebrød for mange på Vartdal. Slik også i mi slekt. Men av mine nære slektningar tok havet 3 stykkar i ei periode på 50 år.

Den første var Petrus Ødegård, bror til far, nr. 2 var Augustinus Ødegård, han var søskenbarnet mitt. Den siste var Hans Ødegård, yngste broren min. Petrus i 1902, August nyttårsnatta mellom 1913 og 14, Hans kom vekk i Vesterisen 1952.

Petrus Ødegård kom vekk på ein dekkja møring frå Vartdal, som heitte «Albatross». Andreas Sætre åtte båten og var styrmann. Det var fem mann som miste livet i det forliset, der alle var frå Vartdal. Vi veit ikkje korleis forliset skjedde, men alle om bord kom vekk. Dette hende vinteren 1902, visstnok den 4. februar 1902. «Albatross» låg etter torsken ved Alnes. Dei vart overraska av ein nordveststorm, og måtte halde unna sør om Djupa. Dei ville vel truleg forsøke å kome seg til Fosnavågen.

Folk som dreiv nord om Djupa var helst lite kjende der sør på den tid. Far trudde dei siglde seg på eit fall som heiter Kråka, men dette veit vi ikkje. Alt som vart funne igjen etter forliset var sjøskrinet hans Petrus, skrinet vart funne i fjøra på Remøya. Ja, slik vart det fortalt. Vartdalssoaga tidset dette forliset til natta mellom 3. og 4. februar 1902.

Petrus var fiskar og småbrukar, og han kjøpte Ura då Hans Ødegård døydde i 1899. Hans Ødegård, (Ura Hans), var gift med Hilde Sætre, som var morsøster hans Petrus. Hilde var frå Gullikgarden på Sætre, «Ura Hans» og Hilde hadde ikkje born. Det var derfor naturleg at Petrus overtok Ura då mannen til Hilde døydde.

Vi hørde mykje om Petrus då vi var barn. Eg trur det var ein snill og godsleg mann. Eg kjem på ei historie som hende siste hausten han levde. Petrus dreiv og mol korn, kverna var ikkje langt frå Nilsgarden. Det var nok litt langsamt der i kvernhuset. Petrus var derfor ofte i Nilsgarden og prata. Ein gong han kom der sa han: «Nå rek

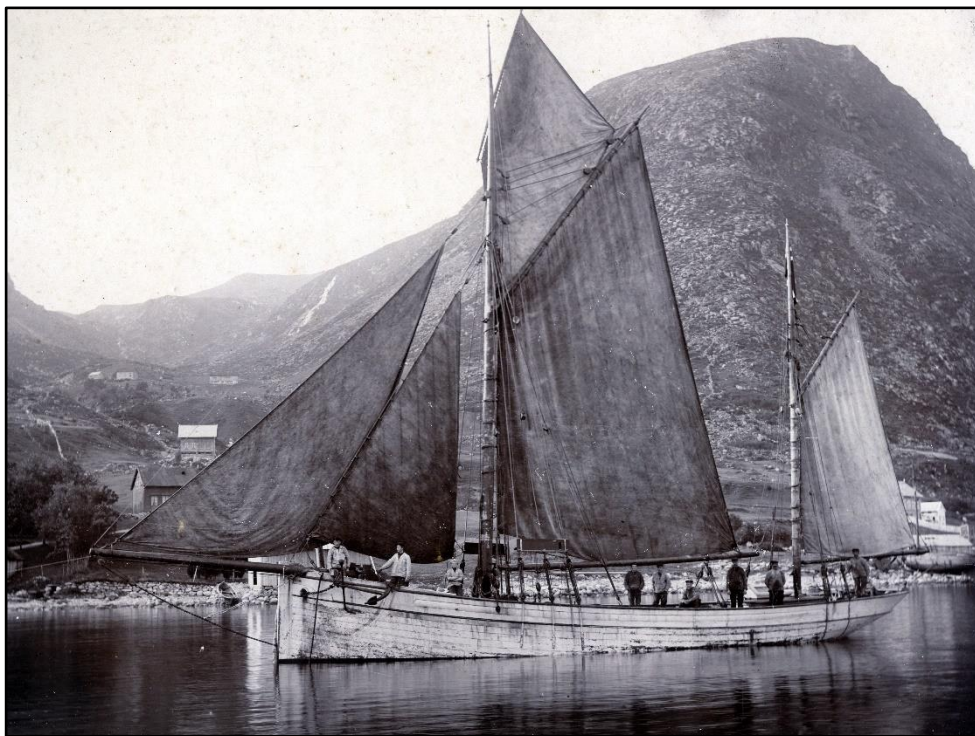
eg her så ofte, du blir nok nøydd til å kalle meg oppatt, du Laura». «Ja, eg skal slenge deg attpå», sa Laura. Ho gjekk då med barn. Laura fekk ei jente, og dette var etter at Petrus kom vekk. Jenta vart kalla Solveig Petra, så Nils Laura heldt lovnaden. Men Solveig Petra døydde berre 5 år gamal. Petrus vart 33 år gamal, han var ugift.

For dei som sat att som enkjer etter dette forliset vart livet hardt. Dei sosiale tilboda var ikkje så bra i den tid. Så i tillegg til sorg over han som kom bort, banka også svolt og fattigdom på døra. Dette med fattigdom var vel verst på Bjørndalen og Sætre. Det er fortalt at «kjerringane» på Søre-Vartdal laga til matsending til dei på Bjørndalen. Anne Olave Sætre miste mannen, Petter, og sonen Andreas den natta. Elias Melbø, som også miste livet i dette forliset, var brorson til mannen. Petter Sætre og Anne Olave hadde seks barn, alle var vaksne då faren kom vekk. Anne Olave var eit drivande kvinnfolk. Ho starta handel og greidde seg vel etter måten bra.

Anne Marta, enkja etter Andreas Sætre, flytte nord på Stupeneset. Mannen hadde kjøpt eit stykke der nokre år før han kom vekk. Ho fekk litt hjelp til å setje opp hus. Stovehuset var lite, det var bygd saman med løa. Eg huskar ikkje andre hus som var bygd på den måten. Eg trur dette var ein standard for enkjer som fekk litt hjelp. Det var nok ein leivning frå den tid vi var saman med Ulstein og Hareid. Eg har høyrte om liknande hus i Hareid. Stupeneset var langt frå folk den tid. Anne Marta hadde nok ofte tunge stunder. Sat igjen som enkje med fire små barn, det eldste var 5 år då faren kom vekk.

På Bjørndalen sat Regine Bjørndal igjen med sju barn. Den eldste var 19 år, den yngste årsgamal. Det vart nok tronge tider, ein liten tungdriven gard. Inntekta som mannen vanleg skaffa på fiske fall bort. Dei sosiale tilboda vi er vant med, fanst ikkje.

Augustinus Ødegård kom vekk då «Isspurven» frå Brandal forliste. Dette skjedde nyttårsnatta 1913 -14. «Isspurven» dreiv etter sild på havet utanfor Halten, dei vart nok overraska av storm. «Rap» ei anna skute frå Brandal, forliste også



«Skjold»

denne natta. Denne skuta køyrde seg opp på eit skjer, ved Hammaroddane nord for Kristiansund. Mange av mannskapet kom vekk, men nokre kom seg oppå skjeret og vart berga, så her veit vi korleis forliset skjedde. «Isspurven» kom sporlaust vekk, ingen veit kva som hende. Men med så ureint farvatn ved Halten og rundt der, er det nok mest truleg at dei kom inn i fallgarden og forliste der.

«Isspurven» var ei heller lita skute. Den heitte før «Skjold», men vart omdøyppt til «Isspurven». Var bygd som seglar, men fekk seinare innsett motor. Motoren var nok liten, det var vanleg med 10 til 15 hestekrefter i skuter på denne storleik. Så dei hadde segla å lite på. Motoren var nok mest til hjelp i isen, eller når det var vindstille.

Ved dette forliset kom der bort åtte mann. Skipperen var frå Brandal, han var gift, dei andre sju var ugifte. Kona til skipperen miste mannen og ein son. Så det var harde bod som kom frå havet, ho sat igjen som enkje med sju ukonfirmerte barn.

Augustinus Ødegård, (han vart kalla August til dagleg), vart 23 år gamal, han var ugift. August var ein replikkunstnar, vi hørde mange hermer etter han i barndommen.

Hans Ødegård kom vekk då «Buskø» forliste i Vesterisen 1952. «Buskø» var fornya, hadde fått motor og ny baug, så skuta var i god stand.

Men «Buskø» fekk tidleg skade på propellen denne turen. Dei skutene som forliste fangsta litt lenger vest enn der dei fleste skutene var. Stormen og isforholda var nok verre der vest.

Det var fem skuter som forliste med

«mann og mus» i Vesterisen den stormen. Skutene var: «Buskø», «Pels», «Vårglimt», «Brattind» og «Ringsel». Der var til saman 78 mann på dei fem skutene, i tillegg miste «Arild» ein mann i same stormen.

Vi veit svert lite om korleis dei fem skutene forliste. Tromsøskuta «Arild» var i lag med dei fem då stormen kom. «Arild» kom seg klar av isen, men var nær forlis på grunn av storm og voldsom sjø. Dei heldt det for eit under dei klarte seg. Skuta kom seg inn til Island, hadde mist ein mann, og hadde fått skade i stormen.

Så om dei fem skutene vart knuste av isen, eller om dei vart nedbrotne i open sjø, veit ingen. Vi veit at skutene ikkje fekk sende ut signal i radioen. Dette tyder på at antenna for radiosendaren var nedisa.

Det var mykje ising i denne stormen. Om skutene hadde fått sendt ut nødsignal ville det nok vere til lita nytte. Der var nok ingen som kunne ha kome dei til hjelp.

Danskestrædet 1915

Med S/S «Admiralen» 2den tur.

Dagboksnotat av Knut B. Brandal

Torsdag 3. juni. Vi kastet loss i dag morges kl. 530 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 gjennomsnittsfart på 7 mil. Vi har nu gått halve veien til Island. Kursen er N.W. Fin bris fra 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 om bord. Antar at vi ser Island i morgen. I natt var tåken så tett at vi såg ikkje frem til baugen. Fløyten ulte med sitt grove mæle ut i natten hvert 5 minutt eller så. I dag morges lettet tåken. Vinden begynner at katre sig mer og mer vestlig. Har kullet tomt forromet for kull. Klart veir, svak vind av S.W.

Søndag 6. juni. Vinden har kantret sig så meget at nu er den stikk 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 førmiddag. Grimsøen klokken 12 i natt. Ved Røde Huk gikk vi gjennom en isstrimmel. Tykk tåke, savk 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 nogle 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.



Måleri av «Admiralen»

Torsdag 10. juni. Her ligger 15 stimere som bare venter på en gunstig anledning til å slippe igjennem isen. Isbaksen ligger helt inn til land fra Skagen til Kapp Nord. Det blev bestemt her om bord 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 i gang for at baue oss vestover. Klokken 1 ½ kom vi ind i landvokken. Kursen blev satt østover igjen fordi isen var for tett. Det blev bestemt at vi skulle kulle i Siglefjord. Vi kom inn klokken 4 førmiddag og vi var ferdige klokken 11 førmiddag. 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 Langanes klokken 6 ettermiddag. Klart veir, frisk vind av syd.

Søndag 13. juni. Har krydset og gått baut til vi kom til Sandvik. Gidd derind og tørnet fordi vinden var frisk. Vi tok oss en tur i land og svabbet og badet oss i elven, den var omtrent lunkn. 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



«Elf» av Ålesund.

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 nærmere 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, likedan fjellsidene.

Onsdag 16. juni. Westmannaøyene passerte vi klokken 4 i formiddag. Vi har kullet tomt romet 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 O.N.O. Kapteinen har flettet en fender og første styrmanden har reparert agterskapet i styrbordsbåten.

Fredag 18. juni. Vi har kullet tom en av styrbordstankene. Vi kom ind i isen i eftermiddag 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 malt 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 allefall over det.

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

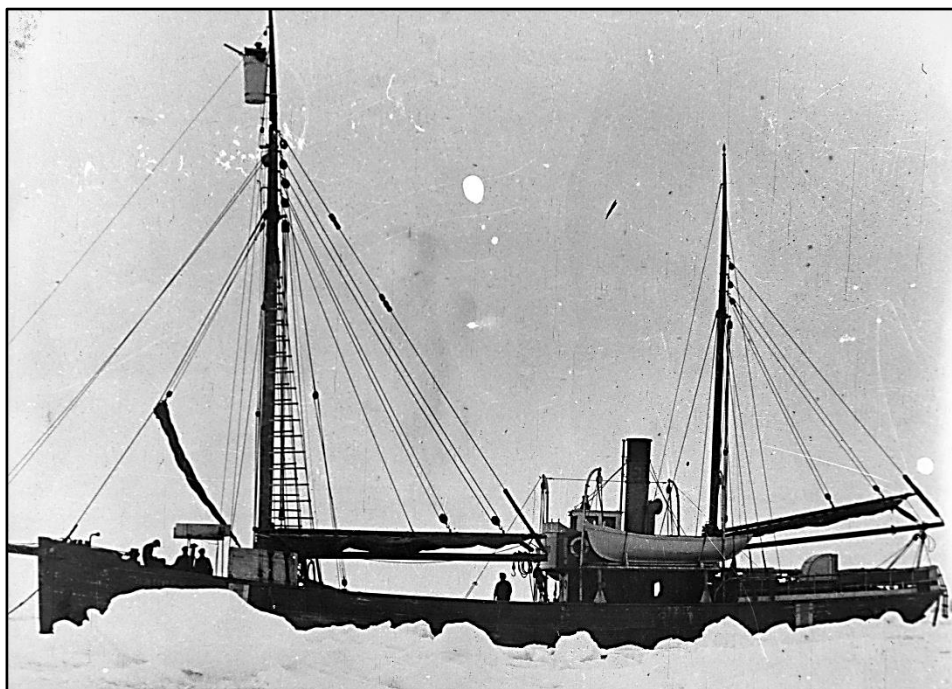
Mandag 21. juni. Ved 9 tiden i eftermiddag lettet tåken og vi kastet løs og begynte at gå østover. S/s «Hisø» følger oss i kjølevandet. En del griser måtte forlate sitt hårde leie fordi søvnen hadde overveldet dem.

Tirsdag 22. juni. Vi har praiet s/s «Vår» av Ålesund. De hadde ca 100 tønner spekk. De kom østenfra og kunne berette at 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.



«Isrypen» av Brandal.

Onsdag 23. juni. S/s «Vår» og vi har rullet nordover med sagte fart. Har tatt fast i et 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 fortjeneste i år. Det er St.Hans aften i kveld, vi feirer den på vår måte med at stå våre rørtørn. Når det er frivagt så er det at sove og sover man ikke så er det et slag kort, for at fordrive tiden. Nu ligger vi fast i et isflak som er så stort at en gårdmann kunne hatt en passelig gård på det. Tykk tåke, vindstille.



«Haugen» av Brandal.

Torsdag 24. juni. S/s «Haugen» av Brandal kom å la fast i samme isflaket som vi ligger ved. Vi har ligget fast i dette flaket i hele dag fordi det blæser 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 førmiddag satte isen sammen den vokken som vi låg i med slik fart at den knekket rekken på s/s «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 etter hvert av 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 så høg røst 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 om bord. Den blev kallet for «Glassmagasinet»

fordi den var så fin. Klokken ti på førmiddag begynte vi at baue oss ut gjennom isen. Klokken 3 på eftermiddag 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 open vokke. Iskanten var så noenlunde slakk. Vi har fått ca 100 dyr. Her ligger mange stimere.

Klart veir med tåke.

Tirsdag 29. juni. Vi tok fast i et 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 låg 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 ca 100 dyr. Isen har vært tett, så det har ikke gått så fort med os. Det har vært tykk tåke også. S/s «Elf», s/s «Hisø», s/s «Haugen» og s/s «Aksla» har fangstet isammen med oss. De har fått omtrent set samme antalet med dyr. Gelenderet akterut blev indknekket av en storis. Vi går utover, men isen er tett så det går smått.

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

Lørdag 3. juli. Om bord i s/s «Haugen» hadde de skutt 2 bjørner. Vi var en tur om bord med dem og fikk oss et lår til middagsmat. Vi begynte at gå inngjennem 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. Tåket 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 omtrent 100 dyr. Vi ser en skute med seil på langt ute, formodetlig 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 et isflak og la stilt der. Siden kastet vi løs og gikk nordover. Vi har fått noen få dyr. Men de er så små, de veier nesten ingenting.

Tirsdag 6. juli. Stueren blev syk så han måtte legge seg på køyen. Jeg må fungere som stueren i hans sted, jeg håper at det går bra.

Vi går innover og skyter en og annen grisen. s/s «Hvalross» og s/s «Vår» kommer samme veien som oss. Klokken 8 på ettermiddagen blev det ut tørning 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 1000 dyr. Vi har spekket i hele dag. Tåket veir, frisk vind av ost.

Torsdag 8. juli. De skinnene som vi spekket i går, ble nedsaltet av nattevagten. I dag har vi spekket det som var igjen. S/s «HerkulesII» praiet oss de hadde ca 700 dyr.

(slutten av dagboken fra denne turen er dessverre kommet bort for mig).



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

På trålfiske med MS «Aarvak» 1958

Av Anna Josefin Jønsson

På Brandal var det selfangsten som var den største og viktigaste næringa. Hareid kommune hadde i storheitstida nær 60 skuter, og heile 47 av desse hørte til i Brandal.

Ishavsskutene drog på selfangst i isen kvart år, og i tillegg var også sildefiske ei viktig inntektskjelde. Nokre reiste også til Grønland, og var på linefiske der.

Ei anna fangstmetode som ikkje var så vanleg blant ishavsskutene, det var trålfiske.

Det mange kanskje ikkje veit, er at treskuta «Aarvak» faktisk var på trålfiske tre turar på slutten av 50-talet. Vi har møtt Terje Valderhaug, som var med «Aarvak» på tråling i 1958.



Terje Valderhaug. Foto: Anna Josefin Jønsson.



«Aarvak» og tre skuter til ved kai i Ålesund før avgang Vesterisen. Foto frå Ivar Agersen.

I Ishavsmuseets arkiv har vi funne dagboka frå nettopp denne turen.

I juli 1958 ligg «Aarvak» til kai i Ålesund for å klargjere seg til den fyrste trålturen. Trålvinsjen er montert, proviant handla inn og eit spent mannskap har mønstra på. Klokka 17.30 kastar dei loss, og styrer ut Breisundet. Kva utfallet av denne turen skulle verte, det var det ingen som kunne vite. Turen gjekk til Vest-Grønland, via Færøyane.

- Vi var i Vestisen på selfangst tidlegare på året. Då vi kom tilbake vart det bestemt at «Aarvak» skulle prøve trålfiske. Så det vart montert på ein trålvinsj, eg trur det var ei ti tonns vinsj. Etter at utstyret var ferdigmontert og klargjort, reiste vi først nordover til Nord-Noreg, så vidare til Grønland.

Vi hadde eigentleg lite kjennskap til tråling. I utgangspunktet var det Anton Pilskog som skulle vere skipper, han var med nordover. Då vi låg til land i Båtsfjord for klargjering, fekk vi om bord ein trålbås frå Kvalsund, utanfor Hammerfest. Og han hadde med seg mannskap. Problemet var berre det at trålbåsen også ville vere skipper, og dette gjekk ikkje så bra.

Vi vart liggande i Båtsfjord i tre veker, så reiste Anton Pilskog heim. Eg hugsar ikkje om han var sjuk, eller berre ikkje orka meir.

Men så kom han Runne-Bernt, Bernt A. Brandal, oppover for å ta over, og han jaga på land heile gjengen. Så kunne vi endeleg reise.

Vi stoppa også på Færøyane på vei bort, for å ta på tre mann som skulle vere med vidare på turen. Vi hadde fått ein avtale med den danske myndigheita som gjekk ut på at dersom vi hadde med eit par grønlendarar som mannskap, fekk vi tråle innanfor grensa.

Og i utgangspunktet høyrer jo det bra ut det, men i 1958 då vi var der, så var der omtrent ikkje fisk ned på botnen, for all fisken gjekk oppe i sjøen. Så ein fekk mykje meir fisk dersom ein brukte pilk i staden for trål, fortel Terje.

”Lørdag 09.08.58:

Kl 06.00. Stille, klart pent van. Gjör klar trålen og gjör to hal, men ingenting å få. Går utover på N.V og kommer i en åre og her er mye fisk, den biter godt på snöre.

Søndag 10.08.58:

Samme fine været, og vi fisker godt hele dagen, fått ca. 4000 torsk. Stor, fin fisk.

Mandag 11.08.58:

Tåke og stille vær, mindre fisk, men får litt. Senere på dagen N.N.O frisk bris, tåken letter. Det er stor avdrift og vanskelig med snörene. Fått ca. 1000 torsk i dag. Har gått litt på Nord og N.V.

Tirsdag 12.08.58:

N.N.O frisk bris, klart vann. Har fisket på samme plass i dag. Fått ca. 3000 torsk. Stor, fin fisk. Kl 18.00 ble det tåke og fisken biter dårligere.”

Om ishavsskutene var egna til å drive med tråling, det kan diskuterast. Dette var ei fangstmetode som det enda ikkje var vanleg å bruke her.

Terje fortel at «Aarvak», med sine 400 hestekrefter, antageligvis ikkje hadde stor nok maskinkraft til å slepe trål.

Sjølv om trålen kanskje skulle vere passende i forhold til maskinkrafta, var det heilt på grensa. Om det var det som gjorde at det ikkje vart så mange tråleturar er uvisst, men det var nok ein

av mange faktorar som gjorde at det aldri vart den store suksessen.



«Aarvak». Foto frå Arnljot Rolandsen.

- «Aarvak» var ikkje eigna til å drive med tråling, det kan vi vel trygt sei. Men den tida var det mange skuter som ikkje var eigna til det, men som tråla likevel. Ein måtte jo prøve det. Eg trur det vart berre med den eine turen til «Aarvak», eg kan ikkje hugse noko meir tråling etter 1958. Det var ikkje så mykje vi tråla heller, eigentleg. Men vi fekk jo prøve det.



«Hvalrossen»

Eg trur vi fekk om lag 50 tonn med fisk, og mesteparten av fangsten drog vi med pilk. Og halvparten spiste vi opp i løpet av turen, ler

Terje. Det var i hovudsak torsk vi tråla etter, og den fangsten vi fekk vart flekte og salta.

Fangsten leverte vi i Færinghavn, det som vi ikkje spiste opp, ja. Eg trur faktisk vi fekk med oss litt fisk heim også, men det kan ikkje ha vore mykje, seier Terje.

Søndag 17.08.58:

Pent vær, ligger i Holsteinsborg. Får i dag om bord to grønlandske fiskere som skal være med.

Mandag 18.08.58:

Går fra Holsteinsborg kl 05.00. Det er flau vind og halvklart. Går nord til Isortoq, her er mer fisk men strømmen er så strid at det er vanskelig å få noe. Varper for natten.

Tirsdag 19.08.58:

Hiver opp kl 06.00 og går sørover til vi når Holsteinsborg i retur. Forsøker her med trålen, men det er stygg bunn og vi river mye sundt to ganger.

Onsdag 20.08.58:

N.O laber bris, halvklart. Går ut og nord, og vil forsøke trålen på utkant av Hellefisk banke. Kl 24.00 retur Holsteinsborg. (...) Prøver trålen og den går fint. Lite fisk, men tråler i motsatt retning og det går fint.

Torsdag 21.08.58:

N.O. laber bris, halvklart. Det er mye fugl og fisken går opp i sjöen. Prøver med pilken og får til middag ca. 1 tonn fisk."



«Aarvak», her på Grønland, med den store trålvinsjen. Foto frå Ivar Agersen.

Trålturen i 1958 var Terje Valderhaug sin siste tur med «Aarvak», og han var smørjaren om bord. Så sjølv om turen kanskje ikkje var så økonomisk vellukka som ein hadde håpt på, så hadde han si faste inntekt.

Han starta si sjømannskarriere i 1956, også her om bord «Aarvak». Då var han nykonfirmert og klar for å oppleve livet i isen. Dette var eit vanleg yrkesval for dei fleste gutane på denne tida.

Før var det ofte slik at dersom skutene skulle få nok mannskap om bord, måtte dei vente til etter konfirmasjonstida var over. Difor var det mange unge gutar og «lettvektarar» med i isen den gongen.

Året etter, i 1957, var Terje med «Hvalrossen». Han har også vore mange år om bord på både «Polarbjørn» og «Polarstar».

- På «Polarbjørn» starta eg som smørjar og slutta som maskinsjef. Min siste tur i isen var med «Polarstar» i 1981. Og min første var med «Aarvak» i 1956. Så eg har vore mange år på både sildefiske, tråling og i Vestisen, fortel Terje.



«Polarbjørn»

Så det var både mange erfarne og uerfarne med på desse turane. Nokre var eldre menn som hadde vore i isen i ein mannsalder, andre var nykonfirmerte og ivrige etter å kome seg ut på

havet og opp i isen. Men var det nokon som hadde erfaring frå tråling?

- På denne tråleturen var det jo med ein del fiskarar. Kanskje spesielt færøyværingane var mest erfarne innan trålfiske. Så hadde vi jo også med ein trålbås. Bernt Brandal var maskinist, Helge Hareide var assistent, eg var smørjar, Runne-Bernt var skipper, Arnljot Brandal var bestmann og Peder Dyrvik var stuert.

Vi hadde også med tre mann frå Hjørundfjorden, Ragnvald Bratheim (han vart drept i ei rasulykke i Molaupen i 1971), Norvald Standal (han vart også teken av same raset, men overlevde) og Asbjørn Brattheim. Jon og Erling Karlsbakk var også med, dei var frå Mauseidvågen.

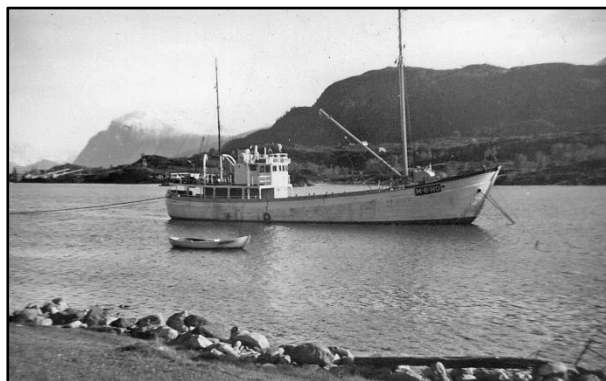
Om ikkje sjølve trålinga vart ein suksess, var det i alle fall verdt forsøket. I følgje Valderhaug var det ein artig tur utan store dramatikken. Vêret var stort sett bra, og det var ingen ulykker om bord. Det einaste som kunne gått gale, var at stuerten ikkje hadde tatt med seg nok mat om bord.

- Vi hadde omtrent ikkje mat om bord, fordi stuerten trudde at på Grønland var det slik som heime, ein kunne gå på butikken å handle det ein trengte etterkvart. Så vi spiste for det meste fisk. Fisk til frukost, middag og kvelds. Fisk i alle slags variantar. Og det er jo godt med fisk, men i løpet av turen vart vi veldig leie av det einsformige kosthaldet!

Eg hugsar ein gong vi låg til land inne i Holsteinsborg, og der hadde stuerten fått tak i ekte danskepølser som vi skulle ha til søndagsmiddag.

Vi var sjølvsagt veldig begeistra over dette, og gleda oss til å ete noko anna enn fisk for ein gongs skuld. Men det stuerten ikkje var klar over, var at desse pølsene måtte vatnast skikkeleg ut før han tilberedde dei. Så då vi sette oss til bords og skulle få servert dette herremåltidet, var pølsene så salte at dei knapt kunne etast.

Ein anna gong låg vi ved sida til nokre andre skuter inne i Holsteinsborg, og då vart vi invitert på middag om bord på Kirkholmen.



«Aarvak» til ankers ved Hjørungavåg 1956.

Det hadde ryktast korleis det stod til med oss på «Aarvak», så dei ville gi oss et skikkeleg måltid før vi reiste vidare. Eg meiner det var Magne Åkervik som var stuert på Kirkholmen då, og vi kom til fulldekket bord med mykje god mat.

Då spiste gutane seg gode og mette! Trur det var ei fem-seks skuter som låg inne i Holsteinsborg då. Så om trålinga ikkje vart så vellukka, så var det i alle fall sosialt og veldig kjekt på slike turar, seier han med eit smil om munnen.

14.10.1958:

Det styres inn til Ålesund, det er flau vind og klart vær. Ankom Ålesund

Kl 08.00. Klarert og ferdig fra Ålesund kl 08.30.

Ankom Brandal kl 09.30.

Arbeider med å ha på land. Ferdig med turen den 16.10.1958.

Pukkefangst:

Opp og vekk

Turister som kommer til Svalbard har forskjellige ønsker til utfart. Noen liker snøskuttersafari, andre liker båt. En tredje gruppe foretrekker å få se på omgivelsene sittende bak på en hundeslede, og så skal vi ikkje glemme de som er fullt og holdent tilfredstilt ved å vandre mellom de ulike vannhullene inne i byen. Denne uken lanserte selskapet Spitzbergen Adventures AS et nytt tilbud til turister med original sans for transport. Selskapet planlegger å starte med turer med varmluftsballong fra slutten av april neste år. Luftige turer med andre ord, og de som tar en slik utfart får i tillegg muligheten til å hovre. De kan nemlig se ned på alle andre.

(Svalbardposten)

Keiserleg vaktmann.

Av Sigmund Bøe

Det var i 1958. Vi var på veg til Antarktis med m/s. «Polarhav». Vi hadde med forsyningar og avløysningsmannskap til den Belgiske Antarktisekspedisjonen som vi hadde sett i land i Breid Bay året før.

Vi møtte kanten av drivisen heller langt nord slik at der var 600 mil med pakkis å brøyte seg gjennom før vi nådde inn til fastisen.

Der var belter med forholdsvis slakk is som vi gjekk tolleg lett gjennom, men og belter med tett, tung is der det hende at vi vart liggande fast ei stund, men sjeldan lenge. Der var alltid litt bevegelse i isen her so langt til havs.

Ein gong vart vi liggande fast i fleire dagar i svær, tettpakka is. Rett framfor baugen i kursretninga vår stod der heile tida ein stor keisarpingvin heilt urørleg. Det kunne sjå ut som han stod der for å hindre oss i å kome vidare inn på hans einemerker, men den verkelege grunnen var at han hadde fjørfelling og truleg ikkje kjente seg so pigg.



Keiserleg vaktmann. Foto frå Kåre Pilskog

Ein dag fann nokre av karane ut at dei ville fram og muntre han opp litt og utrusta med ei lerce brandy gjekk dei fram til han.

Han var spak og roleg so dei fekk kome heilt nær og klappe han, men etter at dei hadde fått i han eit par drammar gjekk det ikkje lenge før han tok til å briske seg. Han trippa med beina og slo seg

på brystet med dei små vengene og vart etter kvart både ilter og kranglete.

Han sa for sovidt klart frå at «de må`ke kome her og kome her», for her er det eg som er sjef.

- Ei heil stund vimsa han rundt og briska seg før han omsider roa seg ned og tok att si gamle stilling.

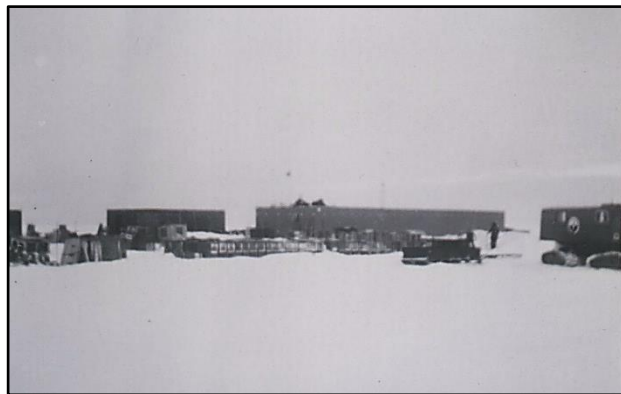
Dagen etter hang hovudet nokså langt ned på brystet, men det kom seg leid på dagen såg det ut for. Han reagerte i det heile so likt ein ekte sydenturist at det var eit under å sjå.

Han var kanskje den fyrste «innfødde» som hadde fått smake «sivilisasjonens svepe» og han var visst ikkje heilt sikker på om han likte det.

Dagen etter slakka isen so vi fortsette vidare. Her som so mange andre stader hjalp det visst å «smøre» vaktmannen såg det ut for.

Då vi passerte han tykte vi han såg litt undrande og tvilrådig ut, han var visst ikkje so heilt sikker på om det var lurt å sleppe oss inn i keisarriket sitt likevel.

Kanskje han angra seg og la saka fram for det Keisarlege Råd som so erklerte oss «personna non grata» og bestemte seg for å stoppe disse inntrengarane som kom med tullvatn og haudeverk, for då vi kom so langt at vi var berre 20 mil frå lossestaden, vart vi liggande fast i svær is som pressa mot fastisen.



Den Belgiske basen. Foto Sigmund Bøe

Nærmare kom vi aldri, og etter å ha kjempa i fem veker fekk vi til slutt hjelp av ein amerikansk isbrytar som tok folk og last inn til basen vi skulle til, og dei som skulle heim tok dei med ut til oss der vi låg og venta ute i drivisen.



Helikopter frå US Navy. Foto Sigmund Bøe

Heile tia medan vi låg meir eller mindre fast dreiv vi sakte men sikkert vestover i ein avstand av 10 til 20 mil av fastisen. Det var jamnt press mot land og nokre gonger var det harde skruingar men vi var heldige og fekk plasere skuta so gunstig at ho ikkje var utsett for særleg press.

Av og til letta presset noko slik at vi prøvde å baue, men det var svært lite vi kom fram, berre ein gong kom vi ca. 20 mil nærmare målet, men så vart det bom stopp og vi låg der som før.

Det hadde nesten vore betre om vi låg dønn fast slik at vi ikkje hadde vorte freista å prøve. Som det no var brukte vi ei mengd bunkers til inga nytte.-

Eg var aldri i tvil om at vi ville kome oss ut av knipa. Eg rekna med at isbaksen minka etter kvart og at når vi kom vestover mot nullmeridianen så ville det lette på ispresset slik at vi kom klar. Men vi måtte berre sjå det i augo at det ville verte for seint for å nå inn til losseplassen, og at det ville verte for knapt med bunkers.

Etter samråd med ekspedisjonsleiaren vart det bedt om isbrytarhjelp, og både russiske og amerikanske fartøy var meir enn viljuge til å kome til hjelp. Det vart ein amerikanar, U.S.N.»Glacier» som skulle kome, men han var i området ved New Zealand, så det ville ta ei god stund før han kunne nå fram til oss.

Dei kom om kvelden 4. februar. Det var ikkje meir enn ca 20 mil med skikkeleg svær is før vi kom i lettare is, men det tok 11 døgn før vi kom gjennom. Det var harde tak og vi fekk herleg juling i propellvatnet etter brytaren.

Det var greit når han klarte å sige fram jamnt, men som oftast måtte han baue, og då var det ikkje råd å fylje med.

Nokre dagar låg vi stille fordi det var for tungt for brytaren og. Då brukte vi tia til å losse lasten over til brytaren slik at dei skulle gå inn til stasjonen med det, medan vi skulle vente ute i drivisen til dei kom ut att.

Ein av dagane vi låg stille kom gnisten til meg og sa at «Glacier» var i radioen og ville snakke med meg. Eg gjekk opp i radioromet, tok mikrofonen og presenterte meg som «captain speaking».

Det spørsmålet eg fekk då hadde nær sent meg i dørken. Han spurte «what is your creed, sir» som nærmast tyder kva trusbekjenning har du?

Eg fekk summa meg og svarte at eg hørde til Den Lutherske Kyrkja på lag. Well, det spelar for sovidt ikkje nokon rolle, sa han, men eg har ei anmodning frå skipssjefen om du kan kome over til oss og halde ei gudsteneste for mannskapet i ettermiddag.

Då trudde eg mest gnisten hadde svima av, men for meg gjekk det opp eit lys, eg forstod mistydinga.

Vi hadde nemleg med ein kateket mellom ekspedisjonsfolka og eg skyna at det var han dei skulle ha tak i.

Engelsk «chaplain» tyder feltprest men lyder nokso likt «captain» når ein ikkje tenker på det og det var her mistydinga hadde kome inn.

Eg svarte no at dette med «sermon» ikkje akkurat var mi sterkaste side, men at eg nok trudde «the chaplain» ville ta seg av det, og etter å ha fått tak i han ordna det seg greidt.

Eg har aldri gløymt ansiktsuttrykket til gnisten då han hørde spørsmålet, men eg er heilt sikker på at gnisten på «Glacier» ikkje drog på smilebandet eingong.

Dei var opptrena som robotar og ein vits eller eit humoristisk innslag låg heilt utanfor deira horisont so lenge dei var på vakt.

Etter 11 døgn kom vi ut av det svære isbeltet. Isen her var oppbroten og nokso slakk med litt dønning. Det hadde vore harde påkjenningar. «Glacier» fekk skada ein propell og krasja eit helikopter medan vi slapp med ein innbenda



«Polarhav» og «Glacier». Foto frå Sigmund Bøe

svinerygg etter at vi rende inn i brytaren ein gong han vart bråstoppa av svær is.

Isbrytaren «Edisto», som ellers ikkje hadde noko med oss å gjere, låg still i isen der vi kom ut og då «Glacier» no peiste på austover for å gå inn til den Belgiske Basen, slo «Edisto» lag med oss.

Vi gjekk austover for å vente på at «Glacier» skulle kome ut att, men snart fekk dei ordren dei venta på så dei forlet oss.



Dei tre store møtes: Capt. på «Glacier» Edwin A. McDonald, Capt Bastin, leder for den Belgiske ekspedisjonen og Capt. Sigmund Bøe.

Utfor den Belgiske Basen var det no eit belte på vel eit hundre mil med forholdsvis lett is som vi godt kunne forsert, men vi kunne ikkje ha teke sjansen på å gå inn på grunn av at vi hadde for lite bunkers.

Dei tre store møtes: Capt. På Glacier Edwin A. McDonald, Capt Bastin, leder for den Belgiske ekspedisjonen og Capt. Sigmund Bøe.

Vi fekk 20 tonn olje frå «Glacier» så vi hadde rikeleg for turen til Cape Town. Då eg ville kvittere for oljen sa sjefen på «Glacier» at eg berre skulle gløyme det. Papirmølla som ville verte resultatet av ein slik transaksjon ville koste mykje meir enn oljen, sa han, so det var det.

Då «Glacier» kom ut att etter nokre dagar tok vi ombord folk og utstyr, og deretter gjekk vi kvar vår veg. «Glacier» til oppdrag i Rosshavet, og vi til Cape Town og vidare til Belgisk Kongo og Ostende.

Slik slutta turen då vi vart nekta adgang til Keisarriket Antarctic. Vaktmannen såg vi ikkje meir til, men han heldt kanskje eit auge med oss. Han smilte vel om nebbet og tenkte for seg sjølv at «no kan de sjå, de må kje kome her og tru de kan herje som de vil». Den som ler sist ler best.



I Ostende, klart for kongebesøk.

Artikkel frå boka «På minnegrunn» av Sigmund Bøe, utgjeven av Ishavsmuseet 2003

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

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

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



coop

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

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

Arctic White 40x70

Eksklusive puter

— i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

Arctic White 40x70

Eksklusive skinn

— i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn

— i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

