



ISFLAKET

Polarmagasin fra Ishavsmuseet. Nr. 4— 2017 19. årgang kr. 80,-

Leiar:

Siste par timane har eg sete på kontoret å venta på siste artikkelen til denne utgåva av Isflaket. Tida er nytta til å skanne ein bunke med foto som museet nett fekk i gåve. Dette er ei oppgåve eg aldri blir lei av.

Det å stadig få inn til museet «nye» bilde frå ei spanande ishavs- og polarhistorie. Nye motiv frå selfangsten og av skutene på eit av felta, eller frå dei vakre fjordane på Svalbard, og dei mange fangsthyttene på Nordaust-Grønland. Det er alltid noko nytt å få auge på, og det kan vere bilde av skuter som vi ikkje har så mange av frå før i arkivet.

Stadig er vi på museet på jakt etter bilde frå områda vi formidlar historie frå. Eg veit det er mykje bilde der ute, og vi er stadig interessert i å få låne til kopiering eller å få oveta gamle bilde for oppbevaring til komande generasjonar. Så er det naturlegvis slik at det ikkje er råd å henge opp alt av bilde på veggane i museet. Men gjennom Isflaket og andre publikasjonar får vi formidla bilda til andre interesserte. Vi prøvar også å skifte ut mykje av bilda i utstillingane med jamne mellomrom.

Mange har vore innom Ishavsmuseet i år og studert historia som vi formidlar. No er ikkje sesongen heilt over enno, men det går mot ny rekord besøkande innom dørene dette året. Særskilt har vi hatt ei stor auke i gruppa bussturistar i år.

Store arrangement som Polarstar sin heimkomst har naturlegvis også vore viktige for Ishavsmuseet dette året. Godt over 2000 personar var innom arrangementa den helga. Dette er svært gledeleg, og viktig for oss. Ikkje minst er slike arrangement god marknadsføring.

Også den årvisse julemessa tredje helga i november er i så måte viktig. I år var mellom 1500 og 2000 menneske innom. Ishavsmuseet har alltid sagt at vi skal vere eit levande museum og ein møteplass.

Når ein kan kombinere dette med historieformidling er vi godt nøgde med det. Etter Polarstar sin heimkomst har også reiar Willy Nettet gitt Ishavsmuseet full tilgang til å bruke

skuta i formidlinga. Det har vi gjort ved fleire høve denne hausten, med stort hell. Her har vi fått nå i enda fleire å formidla historia til, grupper som kanskje ikkje hadde funne vegen til museet i Brandal, men som har ei interesse for å kome om bord i Polarstar.

Det har vore ei stor interesse rundt Polarstar denne hausten. Eg har ikkje tal på kor mange aviser og tidsskrift vi har hjulpet med bilde og informasjon til ulike artiklar. Også boka om Polarstar som vart lansert heimkomsthelga går unna i bokhandlarane og er nok ei populær julegåve i år. Skulle du mangle den under treet julekvelden kan den tingast i vår netthandel med polarbøker på vår nettside.

Gode lesar, Isflaket har kome med over 200 sider polarhistorie også i år. Eg vonar du finn noko spanande å lese i bladet kvar utgåve. I førre utgåve av Isflaket kunne du lese ein artikkel av Sigmund Bøe om siglas med Polarstar. Bøe var med å tok den heim frå Skottland og sigla med den i mange år. I denne utgåva av Isflaket får du vere med Bøe på å ta ut den nyare Polarhav, og vere med på seglas i lag med Bøe på denne.

Vidare kan du lese om Aftenposten som besøkte innefrosne ishavsskuter i Vesterisen i 1956, og du kan vere med Otto Holstad som mimrar over turar på ishavet og på fiskeri. Du får treffe ein svensk turguide som vart forelska i Polarstar, og lese om dramatiske historier i spalta Eit 100 års minne. Du får vere med Helge Ødegård på moskusjakt, og lese om fleire ishavsturar av Knut Brandal under og rett etter første verdskrig.

Willy Nettet skriv om kva som har skjedd om bord i Polarstar etter heimkomsten i august, og om kva som kan skje med skuta vidare.

Eg ønskjer deg ei retteleg god jul og eit godt nytt år.

Vonar å sjå deg på museet også i 2018 til mange spanande arrangement og litt nye utstillingar.

Brandal 30. november 2017

Webjørn Landmark

Redaktør

Hole Severin

I messa på Polarbjørn, som ligg og levera ut på storebuda, sit karane og et middag. Det var ball og saltkjøt. Hole-Severin sit og skrønar frå amerika. Han hadde vore djupvannsseilar. Smekk sit og høyrer på, men trur no berre så måteleg på det han høyrer.

Hole-Severin fortel om eit ofseleg stort hønseri han skal ha sett der borte.

«Ja, kor stort det var då??» Ville Smekk vite. Hole-Severin fortel at det var so stort at i eine enden låg ein båt og lossa kyllinga, i andre enden låg der eit lastebåt og lasta egg!

Då svel Smekk rongt og får eit kjøtbein i halsen. Han vert blå, og to mann ber han ut og legg han på luka og får omsider beinet laust. Berre Holen merkar ingen ting, han skrønar vidare....



Gamle-Hau

Gamle-hau likte ikkje skuter som gjeikk på sida med han. Ein gong ropte han opp maskinisten og sa; «Sjå på dinna kleimen, ta og gå ned att i holet og snakk pænt til gamlå». «Kan hende he ho litt til». Maskinisten gjeikk ned og starta lysmotoren, han rista så godt. Gamle-Hau vart godt fornøgde. Kika utfor skutesida og sa; «No gjenge oss pinadø akkurat so det skulla ha vore ein ta mørelinjene»!

Lempe draft

Det var ein gong fraktebåten «Brandaling» kom inn Breisundet. Den kjende ishavsskipperen Moldskred-Sverre stod til rors. Han var kjend for å vere svært slagferdig; han var også ein glimrande forteljar. Då dei la til kai i Brandal kom der ein kar og sa at han syntest at båten gjorde så god fart. Då sa Moldskred-Sverre stolt: - Ja, den gjer så god fart at eg må ha med meg to mann for å lempe draft når oss gjeng på kysten!.

Innhald

Seilas med Polarhav	side 4
Otto Holstad blar i minneboka	side 29
Eit 100 års minne	side 37
Boka om Polarstar	side 39
Ishavsgast på nytt	side 41
Takk, Polarstarvener	side 49
Anna Lena møter Else	side 52
Jakt på moskus	side 53
Frå arkivet	side 55

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvener.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: Brandal i Vesterisen 1976. Foto Ragnar Thorseth

ISSN 1891-9480

Seilas med «Polarhav»

Av Sigmund Bøe

I 1956 hadde rederiet Martin Karlsen AS en ny kombinert selfanger/ ekspedisjonsfartøy / -frysebåt under bygging ved Stord verft, og jeg ble anmodet om å gå om bord som skipper.

Av forskjellige grunner var jeg litt tvilrådig, med det ble til at jeg takket ja. Så da «Polarstar» ved St. Hans-tider gikk over til Newfoundland i frysefrakt igjen, gikk jeg fra borde for godt.

Alle erfaringer som var blitt gjort med stålskuter i isen, var samlet og dratt nytte av, og skroget var bygget med en styrke og solidaritet som det ikke var maken til. Utstyret forøvrig var også absolutt topp for den tid.

Et fremskritt var den lukkede tønna i masten hvor det var styrekontroll og fulle manøverkontroller slik at en mann kunne styre og manøvrere skuta herfra med et par hendler.

Der var også gyrorepeater og intercom-anlegg, og kraftig varmeelement i bunnen.

Etter nyttår ble det meget hektisk aktivitet ombord. Vi hadde jo en «deadline» idet vi skulle rekke fangstsesongen, og det skulle bli temmelig knapt om tid til slutt.



«Polarhav», her på Newfoundland i 1964.

I begynnelsen av oktober reiste jeg til Stord for å ha tilsyn med byggingen. Det var en interessant og lærerik tid om enn det kunne bli litt traurig av og til.

Ved sjøsettingen fikk skuta navnet «Polarhav». Den var 178'' lang, 32'' 6 tommer bred og 658 bruttotonn.

20. februar ble skuta overlevert rederiet, og vi gikk straks til Aalesund for å ta ombord og gjøre klart fangstutstyret. En hylselekkasje gjorde at vi måtte gå tilbake til Haugesund for dokking, og samtidig tok vi ombord noen kolli maskingods som vi av toll- og avgiftsmessige hensyn skulle ta med til Lerwick, Shetland.



Skipper Sigmund Bøe

27. februar gikk vi ut ved Røvær. 28. losset vi maskingodset i Lerwick og fortsatte mot vest. Tidlig morgen 7. mars kom vi i isen øst av Labradorkysten. Det var et år med vanskelige is- og fangstforhold, og den nye skuta fikk til fulle vise sine gode egenskapet. Resultatet ble en fangst på vel 20 000 dyr. 17. mai bunkret vi for hjemtur i Harbour Grace, og 28. mai kom vi til Aalesund.

Etter utlossing dokket vi i Trondheim. Deretter last av frossenfisk fra Reykjavik til Riga. Fra Riga til Gdynia hvor vi begynte i blåbærfart fra Gdynia til Lübeck, Hamburg, Imuiden eller Hull.

Vi avsluttet i Hull og gikk derfra til Stord for å få gjort diverse garantiarbeid og forandringer. Etter kort opphold i Hjørungavåg gikk vi til Helsingborg og lastet dypfrosne grønnsaker for London, deretter smør fra Cork til Hamburg. Fra Hamburg til Bergen for dokking, derfra til Aalesund for å ta ombord diverse utstyr bl.a ekstra redningsmateriell i anledning av forestående Antarktisekspedisjon for Belgisk regning.



«Polarhav» i Antwerpen. Foto Sigmund Bøe

Vi gikk fra Aalesund 31. oktober. Kom til Antwerpen 3. november etter en heller stormfull tur over Nordsjøen. Innlasting av utstyret ble en vanskelig oppgave. Som vanlig ved en slik ekspedisjon var det last av alle mulige slag, fra finere mat- og drikkevarer til beltebiler, dieselolje, flybensin i fat og et parti T.N.T. Største problemet var at vi aldri fikk en samlet oppgave over lasten slik at vi kunne legge opp en plan.

Der kom en trailerlast nå og en lastebil da med varer som straks skulle ha anvist plass uten at en hadde noen ide om hva som kom nest.

Der var altfor mange som ville ha en finger med i spillet, og felles for dem alle var at de var helt blottet for maritim erfaring og innsikt.

Det gikk så vidt at en trestjernes offiser kom til meg med ordre om at livbåtene på båtdekket (han kalte dem «small ships») måtte fjernes omgående fordi der skulle stues bensinfat i stedet.

Jeg forklarte han tålmodig om hensikten med livbåtene, og at de var en absolutt betingelse for å kunne gå til sjøs. Men han oppfattet nok det jeg sa som rent vrøvleprat, for litt senere kom han på ny med samme ordre.

Igjen forklarte jeg tålmodig hvorfor det var umulig. Men da han kom for tredje gang i samme ærend, da sprakk tålmodigheten, og jeg ga grei og utvetydig beskjed om hvem som måtte se å komme seg i land og hvorfor!

Vi hadde fått bygget helikopterplattform over båtdekket, og vi hadde grublet og beregnet i dagevis for å finne fram til en forsvarlig og



Lasting av «Polarhav». Sigmund Bøe i si karakteristiske alpehue i midten.

godkjent plassering av livbåtene, og nå kommer en uansvarlig person og rett og slett forlanger dem fjernet for godt. Det ble litt for mye for meg.

Etterpå angret jeg nok litt på at jeg hadde tatt såpass kraftig i. Jeg forsøkte å finne ut hvem vedkommende persom var, og hva han hadde med lastingen å gjøre. Jeg fant imidlertid ingen som kjente til han, og det kunne bare slås fast at han ikke hadde noe med lastingen å gjøre. Så hans opptreden var nokså uforklarlig.

Vi hadde ellers bestemt at vi skulle laste dieseloljen i nr.2 sammen med gods som tålte litt oljelukt, mens nr. 3 rom ble disponert for matvarer og andre varer, og nr. 1 rom for dypfryste varer. Flybensinen beregnet vi å ta på dekk.

Vi begynte straks å laste oljedrums i toeren. Men da vi var kommet godt i gang, kom en representant fra oljeselskapet B.P. og han kunne opplyse at dette var spesielle lettvektdrums som

ikke måtte stues mer enn tre tirer i høyden. Dermed var hele lasteplanen vår kullkastet.

Det eneste vi nå kunne gjøre var å ta bensinen i rommet istedet, da denne var i solide bensinfat. Det ble nå spørsmål om ventilasjonssystemet for lasterommet, og jeg kunne bare fortelle at der var ingen ventilasjon da alt var fryserom.

Men jeg kunne forsikre at vi skulle holde temperaturen nær frysepunktet og langt under flammepunktet.

Det ble da godtatt som en forsvarlig og god løsning, og vi fortsatte lastingen.

Litt senere dukket et annet problem opp:

Skuta var sluttet på timecharter etter et formular som stipulerte at charteren skulle disponere «The whole reach of the Vessels holds, decks, burthen and passenger accommodation reserving only proper and sufficient space for ships officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores».

Dette var helt klart. Men så kom ekspedisjonslederen med en innredningstegning av båten hvor han hadde merket av de lugarer han hadde fått disponible i følge avtale. I listen inngikk både stuert- og 2. styrmanns lugarer, og da ble det forlangt at lugarene skulle gjøres disponible med det samme, så ble både stuert og 2. styrmann husville.

Det var en helt utrolig situasjon som det var uhyre vanskelig å komme ut av. Men etter mye akkederer og anvendt diplomati, fikk vi til slutt frigitt en tomannslugar under hoveddekk akter. Det var forøvrig en lugar som ikke var godkjent som permanent mannskapslugar fordi der ikke kom naturlig lys inn.

Men da både 2. styrmann og stuert var folk som nødig ville lage vanskligheter, godtok de lugaren som en nødløsning for turen nedover.

2. styrmann rigget seg for øvrig opp telt under helikopterplattformen og kamperte der så lenge det var noenlunde varmt i været. Og gjennom tropene hadde han det sikkert mer komfortabelt enn de fleste av oss.

Etter at hver eneste kubikkfot plass syntes utnyttet, da kommer diverse ømtålelige instrumenter som må ha spesialplass. Det var tilslutt så en kunne fristes til å gi opp. Men vi fant da en løsning på alt, omsider, selv om vi

måtte lukke øynene for en del forskrifter og regler som gjaldt plassering av last.

Til alt det andre kom at ekspedisjonen var blåst veldig opp med svær mediadekning. Der krydde av TV- og pressefolk over alt. Og når en står midt oppe i problem som nesten synes uløselige, så er det ikke så morsomt å skulle svare på nærmest umulige spørsmål, hvor svaret gjerne kommer på førsteside neste dag, og dessuten å vise et noenlunde smilende ansikt til kamerafolkene.

Ekspedisjonsmedlemmene var nesten alle belgiske adelsfolk med navn og titler som fylte hele linjer, inkludert var Prince de Ligne av Luxemburg.

Før avreise hadde vi mottagelse ombord for de kongelige, representert ved Prins Bernhard og Prins Albert med følge. Og selvfølgelig måtte jeg i korthet ønske velkommen om bord. Prins Bernhard snakket for øvrig noe svensk-norsk da han som kjent hadde vært gift med Prinsesse Astrid av Sverige, søster til vår kronprinsesse Märtha.

Vi gikk fra Antwerpen 12. november og etter et kort opphold i Zeebrugge fortsatte vi ved midnatt på bøyerruten mot Kanalen.

19. november kom vi til Santa Cruz, Tenerife, hvor vi kompletterte med ferskvann og fersk frukt, gikk ut igjen den 20.



Badebasseng på dekk gjorde godt under seilasen gjennom tropene.

Vi fikk bygget oss badebasseng på dekk, og nå kunne vi bare nyte livet på seilasen gjennom

tropene. Kom til Cape Town den 8. desember. Her ble det bunkring, proviantering og komplettering av diverse utstyr, og 4-5 ekspedisjonsmedlemmer som hadde fløyet nedover kom nå ombord.

12. desember gikk vi til sjøs og styrte rett sør mot Breid Bay, Antarktis. Vi var nå i følge med «Polarsirkel» av Tromsø, som var i samme oppdrag. Natten til den 20. desember traff vi isen på S.62 grader 30'. Det var slakk is til å begynne med, men tregere etter hvert.

23. desember lå vi i tett svær is med en del skruing i pos. S.69 grader 11' O.22 grader 40'. Vi var ca 60 mil fra isbarrieren, og ekspedisjonslederen ville sende helikopteret inn på rekognosering.

Men jeg protesterte bestemt. Helikopterets aksjonsradius var omtrent 60 mil.

Der var kun et magnetkompass å styre etter, intet «homingdevice» og ingen mulighet for å få vite vind og avdrift. Dessuten ingen radioforbindelse etter ca 10 mils flyvning. Jeg mente det var ren hasard å fly så langt i vei.

Men med Prins de Ligne ved spaken, og 2. styrmann Brekke som navigatør, la de likevel i vei. De nådde barrieren, og kjempeflaks gjorde at de traff rett på skuta på returen.

Det var vel den gladeste stund jeg hadde på turen, da jeg så dem komme inn for landing. For hva skulle vi vel gjøre hvis de bommet? Her var det ingen hjelp å få. Selv lå vi foreløpig fast i isen, og dessuten ville vi ikke ha noen ide om i hvilken retning vi skulle lete.

Senere års erfaring med helikopterflyvning i isen har for øvrig lært meg at turen var enda mer hasardiøs enn jeg trodde da.

25. desember kom vi til barrieren i tett tåke. Vi hadde ikke fått observasjoner på flere dager, men jeg hadde en nokså sikker følelse av at vi var på vestsiden av Breid Bay. Så vi begynte å gå østover langs barrieren som snart skar seg mer sydlig og dannet vestsiden av Breid Bay.

Tåken lettet, og vi kjørte langs kanten etter brukbar losseplass. Over alt var barrieren for høy. Men i en bukt i barrieren lå det fast fjordis som viste seg å være ca. 1,5 til 2 m. tykk, og i bunnen av bukta skrånet isen jevnt opp på



Transport med snowcats frå «Polarhav» og innover isen. Foto frå Sigmund Bøe

fastisen. Plassen var ideell, så vi skar oss litt inn i kanten og fortøyde til isen. Istykkelsen ble kontrollert hele veien innover, og alt var perfekt. Her var det bare å gå igang med lossing.

Hovedstasjonen skulle bygges ca 30 km. inne på fastisen. Mareriale og utstyr ble fraktet på store sleder trukket av beltebiler, såkalte «snowcats», og folkene ble fraktet til og fra med helikopter. Etter kontrakten skulle skipets mannskap være med å arbeide på basen, så noen var i arbeid der, mens andre arbeidet ombord med lossing. Betaling for arbeid på basen var norsk overtidstariff, kr. 3,- pr. time for matros. Observert plass på losseplassen var S.70 grader 17' O.24 grader 18'.

Det var stort sett utrolig godt vær, stille eller svak vind og solskinn, men drastisk forandring kunne skje på et øyeblikk. Nyttårsaften blåste det plutselig opp til storm, og isen begynte å brette opp fra kanten. En beltetraktor som stod ved skutensiden, ble i aller siste øyeblikk berget inn på fast is, og endel gods som lå på isen, måtte vi samle opp fra løse flak langs kanten.

9. januar fikk vi en virkelig kraftig snøstorm med vind opp til 120 km/t. Vi var nå ferdig med vårt oppdrag her, og da været bedret seg, gikk ekspedisjonens 15 mann fra borde, mens 4 skulle være med til Cape Town.

Natt til 12. januar gikk vi fra losseplassen. Stormen hadde presset løsisen mot fastekanten så det ble en kamp på kniven for å komme ut av det. Omsider kom vi i lettere is. Men etter ca. 5 mil i åpent vann, traff vi fast kant på utsiden. Det syntes seg at en svær ubrutt flore lå tvers over Breid Bay og presset mot barrieren både på øst- og vestsiden. Etter å ha gått langs kanten fra ende til annen og sett nøye på forholdene fant vi at her var det intet annet å gjøre enn å smøre seg med den fra ishavet så velkjente tålmodighets-salve og se tiden an.

Så lå vi der da i varetektsarrest. Minst 10 ganger for dag var jeg i tønna å kikket, kunne vi se vann på andre siden av floren ca. 3 mil vekk, men isen var 1 ½ til 2-3 m. tykk og ubrekket. 24. januar gjorde vi et fortvilet forsøk på forsering der floren var smalest og isen syntes tynnest. I seks timer bauet vi med alle krefter og i samarbeid med «Polarsirkel».

Isen var 1 ½ til 2 meter tykk, men ikke av hardeste sort. Vi kom 2-300 meter men måtte gi opp fordi isen vi bauet løs, ble presset inn i råket, så vi fikk ikke ta ordentlig sats.

Ny venting, nye salveomslag av den velkjente sorten.



«Polarsirkel» og «Polarhav» faste i skruinga.

Natt til 29. januar fikk vi storm fra øst. Om morgenen ble det plutselig liv i isen, og vi ble utsatt for en voldsom skruing. Skutene ble



presset mot hverandre og krenget ca. 40 grader til hver sin side. Deretter ble vi presset bakover slik at vi kom klar av «Polarsirkel», og ble liggende noe oppskrudd, men på rett kjørl, en skutelengde bakenfor. Fastlåst som aldri før.

Det hadde hele tiden vært spørsmål om vi kunne rekke ungselvangsten ved Newfoundland. Nå minnet jo den sjansen dag for dag, og det ble smått snakket om muligheter for overvintring her. Natt-temperaturen var til tider nede i 8-10 minusgrader, så der dannet seg fort nyis. 9. februar ble der litt liv i isen, idet råken vi hadde bauet, åpnet seg litt. Men vi lå fortsatt fast og oppskrudd trass i iherdige forsøk på å sprengre med dynamitt.

Om morgenen 10. slakknet det så skuta fløt fritt, og vi begynte straks å kjøre utover. Det var tildels meget treg is, og nyisen var nå ca. 1 fot tykk. Men etter tre døgn, 13. februar kl. 02.00, var vi klar av isen i posisjon S.67grader 20' Ø.22grader 10' og dro et lettelsens sukk, så det hørtes helt til Norge.

Vi kom til Cape Town 21. februar etter å ha fått vasket oss kraftig i «the roaring forties». Bunkring og proviantering og til sjøs neste dag den 22. Kursen satt for Halifax, N.S.

Natt til 27. februar fikk vi maskinhavari i posisjon S.19grader 14' Ø.2grader 34grader og vi måtte få sendt reservedeler for å kunne reparere.

Jeg kontaktet rederiet og foreslo at deler ble sendt med fly ut hit. Fikk svar at deler ble sendt til Mossamedes og at «Polarsirkel» skulle slepe

oss dit. Vi fikk radiokontakt med «Polarsirkel» som lå ca 300 mil bak oss.

28. om kvelden kom kameratskuta («Polarsirkel») og begynte slepingen.

1. mars fikk vi telegram om at reservedeler ville bli forsøkt sluppet fra fly neste dag.

2. mars kl. 09.00 kom et Dakota-fly fra Sabena og slapp tre kolli reservedeler som vi fisket opp fra sjøen med livbåt. Alt var 100% vellykket.

Kl. 17 var vi klar. Sleperen ble tatt inn, og vi fortsatte reisen.

Vi kom til Halifax den 22. mars kl. 11.02. Vi tok ombord bunkers, proviant og forsyninger og 16 fangstfolk som var kommet med fly hjemmefra.

23. kl. 08.00 gikk vi ut og kurset for fangstfeltet øst for Newfoundland. Om kvelden den 26. stoppet vi i isen 15 mil øst av Cape Bauld.

Vi fikk forbindelse med de andre skutene på feltet og fikk høre at ungselvangsten var totalt mislykket på grunn av umulige isforhold. Skutene hadde lagt fast det meste av tiden, og først nå i ferd med å komme løs.



«Polarhav» med dekket fullt av selskinn.

Allerede første dag kom vi opp i noe Blue Back/klappmyssfangst, og siden gikk det slag i slag med gammelselvangst nesten hver dag. Aldri har jeg vært med på maken. På slutten ble det slik at magen nesten ville vrenge seg når jeg stod i tønna og så gammelselreimene på isen.

Vi gikk fra isen 14. mai, kom til Aalesund 23. Vi losset ut 16.100 skinn – 406 tonn spekk og gikk til Bergen for dokking og videre til Stord for diverse verkstedarbeid.

4. juli kom vi til Gdynia for å gå i blåbærfart. Der ble nå bygget to mellomdekk i alle rom før det ble lastet med blåbær som kom ombord i fersk tilstand i trekilos sponkurver. Den ble så hurtigst mulig kjølt ned til 2-3 grader pluss, noe som krevde meget god frysekapasitet. Vi gjorde en tur til Hull, en til Ijmuyden og tre til Lubec. Vi avsluttet i Lubec 12. august og gikk til Aalesund, ankom der den 15.

Fikk beskjed at vi med en gang skulle gå til Mosjøen/Bodø og laste materialer og utstyr til ny Loranstasjon på Jan Mayen. Avgang kl. 13.00.

Begynte lasting i Mosjøen den 18. og avsluttet i Bodø 23. Det var uhyre komplisert last som måtte beregnes nøye. På toppen av dekkslasten måtte vi plassere flåten som godset skulle landes med, dernest bulldoser og beltebil til ilandkjøring.



Lossing av lastebil på Jan Mayen.

Vi kom til Jan Mayen, og ankret kloss under land ved Båtvika 15. august. Det var åpne havet utenfor, så det krevdes særlig gode værforhold for å kunne arbeide. Godset ble lastet på en flåte som ble slept til lands av fangstbåtene og landsatt i fjæra, men båtene hadde egentlig altfor svake motorer til dette bruk.

Vi måtte rømme ankerplassen flere ganger på grunn av været. Men 4. september var vi



Flåten som ble brukt til å frakte utstyret i land.

ferdiglosset. 35 mann gikk på land. 1 ble med videre til Aalesund.

3. oktober var vi igjen på Jan Mayen og tok anleggsfolkene tilbake til Bodø.

6. november gikk vi fra Aalesund for Ostende og ny Antarktistur. 9. kom vi til Ostende. Igjen ble det mange problem i forbindelse med lasting, men likevel betydelig enklere enn året før. Vårt oppdrag nå var å bringe forsyninger og avløsningsmannskap til ekspedisjonen vi landet året før, og vi var nå båt alene.

Vi hadde også med en sveitsisk professor som skule foreta målinger av radioaktivitet i luften og på turen. På tilbakeveien ble han med helt til Aalesund, og da skuta gikk videre til Newfoundlandsfeltet, ble hans utstyr med, slik at målinger ble foretatt også der, etter at et par mann var blitt opplært til å skifte filter etc.

Vi gikk ut 16. november, stoppet i tre timer for vannforsyning i Santa Cruz 21. november og ankom Cape Town 11. desember. Tok inn bunkers og proviant og 6 passasjerer i tillegg til de 19 vi hadde med fra Ostende.

Gikk ut 14. desember for Breid Bay og traff is den 22. i ca. posisjon S.65grader 30' Ø.22grader 00'. Isen ble etter hvert meget tung å forsere og 27. ble vi liggende fast i posisjon S.69grader 25' ca 15 mil av barrieren. Nyttårsaften lå vi fortsatt fast i tettpakket svær is. Der ble det holdt midnattsgudstjeneste på isen. Et provisorisk alter og et lite håndorgel satt



Det vart mye fritid når vi lå faste så lenge. Mannskapet nyter solen. Fra v. Jarle Sandvik, Harald Brekke, Oddvar Olsen, Kåre Pilskog, Einar Solheim, ??, Paul Lunde, Leif Bøe og Ola Pilskog.

på isen. Den katolske kateketen forrettet i fullt ornat mens midnattsolen skinte klart over isen fra sør.

Det var en høytidelig og sjelden opplevelse.

Dag etter dag og uke etter uke ble vi liggende. Av og til kunne der spores svak bevegelse i isen, og vi bauet da med alle krefter, men kom aldri frem noe av betydning.

Isen ble stadig presset mot barrieren, og vi driftet sakte, men sikkert vestover i 10-20 mils avstand fra denne. 3. januar var der en voldsom isskruing, men skuta lå gunstig til i en liten «isdokk», så den var ikke særlig under press. 6. januar ble der igjen en svak bevegelse, og vi bauet ca 20 mil i østlig retning. Ny posisjon S.70grader 01' O.23grader 20' – 10 min fra barrieren i vestkant av Breid Bay, - ca 30 mil fra losseplass. Nærmere kom vi aldri, på ny driftet vi sakte vestover.

Å bli liggende slik uvirksom og fastlåst i isen, og med skuta full av folk så en nesten tråkkt på hverandre, bærer utvilsomt i seg kimen til innbyrdes gnissing og trøbbel.

Når det dertil på en måte er to parti ombord, skipsmannskap og passasjerer, så er det desto mer utsatt for friksjoner.

Mannskapet hadde jo sine sjøvakter og rutiner som vanlig, og var dessuten vant til slike situasjoner fra før. Men passasjerene hadde jo nesten ingen ting og ta seg til, så det var nødt å bli lange dager for dem. Dessuten var det en helt ny og ukjent situasjon for dem. Det skal i hvert fall sies til alles ros at forholdet ombord var utmerket hele tiden.

Der var aldri den minste antydning til friksjoner eller uoverensstemmelser, og alle holdt humøret oppe selv da vi begynte å forstå at vi

ikke ville rekke inn til bestemmelsesstedet.

Jeg var aldri i tvil om av vi ville komme løs når vi kom vestover mot nullmeridianen, men jeg innså at det sannsynligvis ville bli for sent til at vi kunne få utført vårt oppdrag, og at vi derfor måtte forsøke å få assistanse. 11. februar sendte ekspedisjonslederen anmodning om isbryter-assistanse.

23. januar hadde vi østlig vind opp til full stort. Det bare økte driften vestover, og presset mot barrieren, det var tildels hard skruing.

Vi hadde nå fått beskjed om at USN isbryter «Glacier» ville komme til assistanse. Men den var i farvannet ved New Zealand, så det var bare å vente.



Et helikopter kom fra «Glacier» og landet ved siden av oss.



«Polarhav» får assistanse av isbryteren «Glacier». Foto frå Sigmund Bøe

3. februar var «Glacier» 25 mil i nord av oss, og et helikopter landet ved siden av oss. Det tok isbryteren nesten 1 ½ døgn å forsere de siste 25 milene. Men om kvelden 4. februar nådde den fram til oss, og vi begynte å styre i propellvannet etter den.

Det ble virkelig «rough going». Den svære kolossen med sine 20.000 hk. måtte stange og baue hele tiden, og de fire propellene bombarderte hele tiden «Polarhav» med isstykker på flere tonn som i svær fart kom mot baugen og under bunnen.

To ganger rente vi inn i akterenden på bryteren da den ble bråstoppet av svær is. Etter to døgn hardkjøring uten å ha kommet frem mer enn ca. 5 mil, stoppet «Glacier» for å vente på forandring i isen. Og de neste døgn lå vi stille.

En dag mens vi lå stille her, kom «gnisten» til meg og sa at «Glacier» var i radioen og ville prate med meg. Jeg tok straks mikrofonen og presenterte meg.

Første spørsmål fikk meg nesten til å falle av stolen. Det lød kort og godt: «What is your Creed?» - hvilken trosbekjennelse har du? – det var så helt bort i veggene uventet i denne situasjonen at jeg knapt trodde mine egne ører, men jeg fikk da svart at jeg tilhørte den Lutherske Kirke. «Glacier» svarte: «Nå det spiller for så vidt ingen rolle, men jeg her en anmodning fra skipssjefen om du vil komme over hit i ettermiddag og holde andakt for besetningen!»

Ut fra øyekroken så jeg «gnisten» sitte med åpen munn og øyne som ble store og runde. Men nå gikk det et lys opp for meg. Jeg svarte at dette ikke akkurat var mitt arbeidsområde, og at jeg trodde der var en liten misforståelse ute og gikk. Jeg sa at «this is the captain speaking. I take it that you want the chaplain (feltprest)». Vi hadde nemlig en katolsk kateket/diakon med på turen, og det var selvsagt ham de ville snakke med. Captain og chaplain lyder jo nokså likt, så det var der misforståelsen oppstod.



Møte på isen. F.v Capt. Bastin, leder for den belgiske ekspedisjonen, Capt. Edwin A. McDonald fra «Glacier» og Capt. Sigmund Bøe.

Nå ble alt oppklart, og om ettermiddagen ble der holdt andakt for de 300 mann ombord i «Glacier» uten hjelp av «the captain».

Senere ble det holdt et slags forbrøringsparty, eller beerparty som de sa på isen. Det er slik at på U.S Navyfartøy er det strengt forbudt å nyte alkohol i enhver form.

Men forbudet gjaldt ikke pakkisen. Det ble derfor merket opp et sikkert område på isen nær båtene. Et par heis med boksøl ble losset på isen, og så var det bare å forsyne seg. Der var nok bortimot 300 mann samlet, men det var en heller kjølig fornøyelse da temperaturen lå nær null. Og det var et underlig skue med alle folkene som stod i svære skinnvotter og strutet iskaldt øl. De fleste ble da også fort utørste, og det hele gikk av seg på en meget gemyttlig måte.

Fjerde dagen begynte vi å losse lasten over til «Glacier». Det tok oss to dager.

Vi fikk ferskvann og litt bunkers da all hardkjøringen i isen hadde vært hardt på bunkersbeholdningen. Ferskvann hadde vi skaffet ved å smelte is, som det så vist ikke var noe mangel på.

13. februar, og fredag begynte hardkjøret igjen. På 12 timer kom en fram ca. 1 mil. Ut på ettermiddagen begynte isen å slakke opp, og en kunne merke svak dønning. Om kvelden stoppet vi i slakk småis og var ute av knipetanga. Det hadde kostet «Glacier» en skadet propell og et Sikorskihelikopter som styrtet og havarerte under isobservasjon, uten at noen ble skadet heldigvis. Vi slapp fra det med en innbendet svinerygg.

«Glacier» tok de belgiske ekspedisjonsmedlemmene ombord og kjørte østover mot den belgiske basen i Breid Bay, mens vi skulle komme etter og vente ytterst i isen til de kom ut igjen. Vi gikk østover i og langs iskanten, og hadde følge med isbryteren «Edisto» som var dukket opp om natten. Vi la oss til å vente i isen utenfor Breid Bay mens «Edisto» gikk videre til nytt oppdrag.

22. februar kom «Glacier» ut igjen, og vi fikk overført endel last og 20 mann før vi tok avskjed med «Glacier» og gikk hver vår vei. De til Rosshavet, vi til Cape Town.

Vi kom dit den 3. mars, og her gikk alle ekspedisjonsfolkene i land og reiste med fly til Leopoldville i Belgisk Kongo. Vi gikk nordover langs kysten og tok dem ombord igjen i Banana i Kongoelven 13. mars.

26. mars passerte vi Tenerife, og der møttes vi med belgisk marinefartøy «De Moore», som så eskorterte oss som æresvakt resten av reisen.

Utfor Casquet i Kanalen møttes vi med nok en belgisk jager, «Van Haverneck». Vi fikk ombord igjen to ekspedisjonsmedlemmer som hadde reist hjem med fly fra Kongo, dessuten representanter fra presse og TV.

Vi fortsatte nå for sakte fart med en jager foran og en bak, med ca. 600 meters avstand.

Før avgang fra Banana måtte jeg oppgi absolutt forpliktende tidspunkt for ankomst i Ostende i anledning av at der skulle arrangeres kongelig mottakelse ved ankomst.

Naturligvis måtte jeg da ta endel forbehold for eventuelle forsinkelser underveis, og vi var derfor tidlig ute.

Nærmere opp mot Calais kom en sveit belgisk jagerfly og tok mot oss med oppvisningsflyvning over og rundt skuta.

Vi var nå under marinens kommando, og fikk beskjed fra «Van Haverneck» at vi skulle ankre opp for natten på Fairy Bank, ca 40 mil fra Ostende havn. Ankomst var bestemt til presis 11.00 neste dag 2. april.

Jeg tillot meg å foreslå at vi skulle gå helt inn til junktionbøyen utenfor Ostende før vi ankret, men det ble nokså kort avslått. Ordren var grei, vi skulle lette anker og være klar å gå kl. 06.30 neste morgen. Omkring kl. 05.00 kom tåka så tykk som den bare kan bli her i kanalen. Det var nettopp noe slikt jeg hadde i tankene da jeg foreslo at vi skulle gå nærmere Ostende før vi ankret opp.

Vi var klar til oppgidd tid, men av en eller annen grunn, som vi ikke viste, gikk det 45 minutter over tiden før vi fikk beskjed fra «Van Haverneck» om å følge etter dem.

Det ble den verste galmannsseilas jeg noen gang har vært med på. Første timen gikk det med moderat fart, ca 7 knop, sikten var 10-20 m. Farleden var her forholdsvis romslig og trafikken moderat.

Lenger inne var seilleden trangere og trafikken mer konsentrert. Her fikk vi ordre om å kjøre alt vi kunne prestere. Vi hadde utkikk på bakken, og selv stod jeg klistret til radaren hele tiden bortsett fra hurtige øyekast i kartet av og til. Der var mye interferens på radarskjermen, så det var meget vanskelig å identifisere de forskjellige ekko.

Her på kystruten var det nokså alminnelig at små kystbåter uten radar, bare slapp ankeret der de var kommet når tåken plutselig satte inn. Dette for ikke å komme ut av posisjon. Når tåken lettet, hev de bare opp og fortsatte videre. Dette gjorde at det var meget vanskelig å avgjøre hva som var båter og hva som var bøyer på radarskjermen.

Vi fikk kurser og kursforandringer oppgitt fra «Van Haverneck», men vi holdt likevel vårt eget bestikk. På et sted ventet vi å passere en klokkebøye, og jeg ga beskjed til utkikken på



Tilbake i Ostende, landgangen klar for kongelig motakelse. Foto frå Sigmund Bøe

bakken om å lytte etter denne. Litt senere sa de fra om at de hørte en klokke. I det samme fikk vi ordre om 10 graders kursforandring til styrbord og vi rettet opp på den nye kursen.

Plutselig, uten at jeg helt kan si hvorfor, fikk jeg det for meg at dette bar galt i vei, og jeg ordret øyeblikkelig 45 grders kursforandring til styrbord. Ikke før hadde vi rettet opp på ny kurs, før vi med 13 knops fart kostet forbi en ankerligger på ca. 15 meters avstand om babord mens flere mann stod på dekket og knyttet never og ropte til oss.

Jeg ble kald der jeg sto, og flyende sinna fordi jeg stikk i mot bedre vitende var kommet i en slik situasjon, men dernest hoppende glad fordi vi nærmest av ren flaks hadde unngått en katastrofe.

Jeg vet at jeg sa ting både om marinefolk og om kongelig mottagelse som jeg ikke burde ha sagt. Heldigvis var det vist ingen som oppfattet det. Vi hadde jo til overmål styrehuset fullt av presse

og TV-folk. Men de trodde vistnok at alt var hårfint beregnet og under full kontroll.

Etterpå lurte jeg på hva det var som fikk meg til å reagere som jeg gjorde. Jeg kom til at jeg, der jeg sto ved raderen, hadde hørt klokkeringingen rett i baugen gjennom det åpne styrehusvinduet og automatisk registrert at dette ikke var en bøye men en ankerligger. Dermed reagerte jeg momentant med en stor kursforandring som heldigvis viste seg å være akkurat nok.

Da vi fikk Ostende-losen om bord, nektet han å kjøre for full fart i tåken, og resultatet var at vi ble 5 minutt for sene til kai. Mottakelsen var overveldende. Der var tettpakket med folk på alle kaier og på taket av vareskurene, overalt hvor det fantes en plass. Det ble fortalt at det var 20.000 mennesker samlet.

Så snart skuten kom langs kaien, var gangvei ute, og Kong Bouduin med følge kom om bord mens vi ennå gikk i spring. Jeg måtte springe ned fra broen før vi fikk fortøyd for å være med å ta imot Kongen som med en kort velkomsttale ønsket ekspedisjonen velkommen hjem.

Etterpå kom flere autoriteter, blant dem norsk ambassadør Kildal. Til slutt ble det gitt adgang for publikum, og det holdt på å ende med katastrofe. Om bord var det snart stappfullt, og tusenvis av folk presset på på kaien slik at ingen kunne komme i land. Det nærmet seg hurtig panikktilstand.

Styrmann Sandvik og jeg fikk kjempet oss frem til gangveien og tviholdt til vi var blå i ansiktet for å holde tilbake folkemassen som trengte på. Vi fikk omsider hjelp av politifolk, og situasjonen ble avklart.

Om kvelden var der stor hjemkomstfest i land. Jeg tror det var i rådhusalen, og dermed var vi for så vidt ferdige med turen.

Jeg var ellers langt fra i feststemning. For få dager siden hadde jeg fått telegram hjemmefra om at vi hadde mistet vår 8 dager gamle gutt, og her fikk jeg vite at kona lå på sykehus alvorlig syk. Jeg ville bare se å komme meg hjem så snart som mulig. Vi gikk ut neste dag, 3. april, for Ålesund. Nå var det en utrolig lettelse å kunne seile på egen hånd bare med normalt mannskap.

Villmannsseilasen inn til Ostende var et mareritt jeg vanskelig kunne slippe. Jeg kunne tydelig se for meg tomme høye overskrifter i pressen om Antarktisekspedisjonen som endte med katastrofe like ved hjemmehavnen. Hvem som ble syndebukken, mente jeg også å vite.

Vi kom til Ålesund 6. april. Det var bestemt at skuten skulle gå til Newfoundland på gammelfangst. Men jeg hadde sagt fra om at jeg ikke ble med på grunn av sykdom hjemme, og gikk derfor fra borde før skuten neste dag gikk til sjøs.

I midten av juni var jeg igjen om bord da vi gikk til Tønsberg og lastet hvalkjøtt for Grimsby og derfra til Gdynia til blåbærfarten.

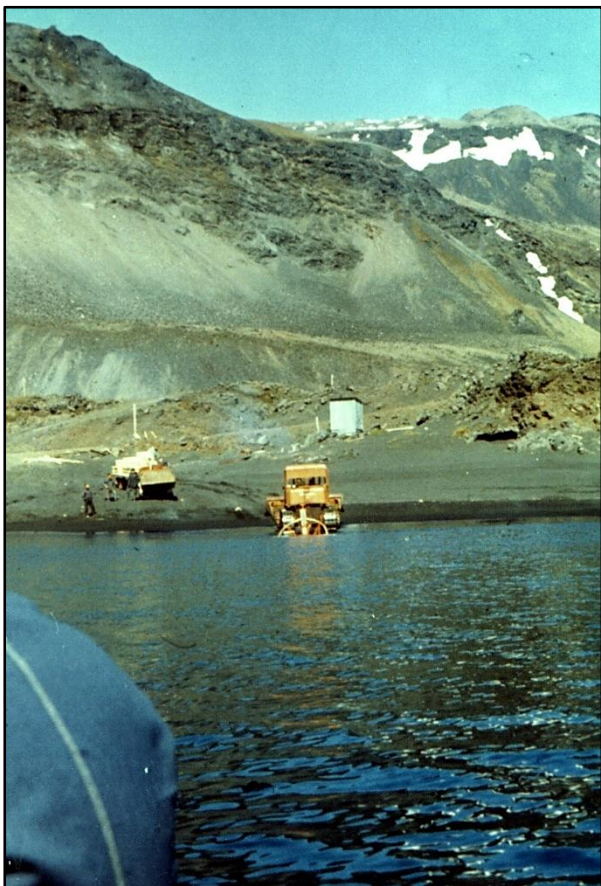
Etter blåbærfarten gjorde vi to turer Bodø – Jan Mayen – Ålesund, og deretter frysefart, Island – London, Island – Sverige, Danmark – Polen ets., mer eller mindre i ett kjørt til vi begynte å ruste for fangsttur Newfoundland, februar 1960.



Sigmund Bøe på brua til «Polarhav» 1963.

Fangstutbytte ble bra, omkring 15.000 dyr så vidt jeg husker. Etterpå gikk vi først et par turer på Jan Mayen, deretter i blåbærfarten, og igjen et par turer til Jan Mayen.

Det var på en av disse turene at vi kom ut på en ekspedisjon til sydenden av Jan Mayen som etterpå ble betegnet som «Russeraidet». Foranledningen var at en russisk fiskebåt hadde drevet i land på sørenden av øya, og nå var et russisk hjelpeskip der for å berge båten uten og i det hele tatt å ha kontaktet norske myndigheter.



Lossing av utstyr på Jan Mayen. Foto Sigmund Bøe

Stasjonssjefen på «Met»-stasjonen hadde politimyndighet på øya, og sammen med to-tre av lederne ved Loran-stasjonen ventet han nå bare på vår ankomst for å dra ned dit å få klart hva som foregikk.

Da vi kom frem til havaristedet, lå der to russiske hjelpeskip ca. 200 meter fra land, mens havaristen lå høyt og tørt, og vist nok temmelig uskadet, i sanden ca. 100 meter fra strandkanten! Jeg ville neppe trodd det var mulig vist jeg ikke hadde sett det med egne øyne.

Det ble fortalt at den hadde fått maskinstopp og drevet i land i en kraftig storm. Det må ha vært noe til sjø som hadde satt den så høyt opp på land.

Vi satte lettbåten «White Horse» på sjøen, og våre autoriteter kjørte opp til den største av hjelpeskipene og gikk om bord. Hva som foregikk om bord der vet jeg lite om. Det jeg kan si er at delegasjonens medlemmer var i meget

godt humør da de kom tilbake til oss et par timer senere.

Bodø-gutten Arne P. Grimstad, stuert og velferdsmann ved anlegget, morromann og talentfull poet, diktet etterpå en vise om ekspedisjonen, som ble fremført på en hyggekveld ved anlegget noe senere. Uten å røpe noen statshemmeligheter lar han oss få en liten titt bak kulissene, eller jernteppet:

RUSSE – RAIDET 1960

*Mangt og meget er det vel som hender
På vårt Gudsforlatte øde sted
Mellom sendermaster og antenner
Fra Loran A til Loran C.
Jeg må si det som herr Torstein Raaby:
«I Olonkin er det underbart».
I allfall finnes ingen annen småby
Hvor der dukker opp så mye rart.*

*Hør nu bare hva som faktisk hendte
Her forleden år – langt sør etsted:
En russisk tråler som opp seg rente
Skapte ren panikk i øyas fred.
Og herr Raaby nippet ut «Martellen»
Og fikk satt i full alarm –
Telegrafere Kolås samme kvelden
Mens Grøtvedt kontaktet «Draug og Garm».*

*Neste morgen innløp så innstruksen
Til «Lorangen» og til Met.stasjon –
Polti Jensen knappet vadmelsbuksen
Mens han tappet opp en dags – rasjon.
Så dro Raaby, Strand og Roar Grøtvedt
med polti Jensen til Hvalrosbukt –
for som øya nu var ytterst nødstedt
måtte russera bli slått på flukt.*

*«Polarhav» som lå klar for aksjonen
Den så ilter ut med skipper Bøe.
Men om ingen kunne se kanonen
Lå den skremmende og farlig rø'.
Og Grøntvedt, Raaby og polti Jensen
Fikk Strand og «White Horse» plasert om bord,
Og siden russ'ra lå innfor grensen
Ble der «ladet» kraftig mens man for.*

*Som troll av eske steg fram av disen
Ett russisk hjelpeskip tett ved land,
og polti Jensen tok pjolter-isen*

og ga befaling til hver mann.
En skål for Norge ble sendt på morsan
Mens Raaby ledet en Hula-takt –
Derpå låret man den «Hvite Horsen»
og gikk på russ'ra med dødsforakt. –

Men tenk at russ'ra – De tror det neppe
Tok mot «White Horse» uten kommentar.
De løftet villig en flik på «teppe'»
og bød på Vodka og Kaviar.
Snart var man iført en «Vodka»-varmer –
Men sproget voldte nok stort besvær,
For Grøtvedt veivet med bein og armer
Mens Jensen talte på sine knær.

Da inn av døren kom – store himmel! –
en kvinn'lig doktor med it og sex –
og Raaby som straks ble syk og svimmel
fikk konsultert henne sporenstreks.
En myndig hånd ifra polti Jensen
Ble lagt på doktorens bak diskre't –
men da han nærmet seg russe-grensen
da skrek den anholdte fram et «njet».

Så ble da drukket ut siste pinnen
og vekslet gaver til støy og svir.
Og Raaby brannløftet doktorinnen
som han forlangte som souvenir.
Men da man avskjeden tok ved rekken
var Strand og «White Horse» sporløst vekk.
«White Horsen» fant man fortøyd bak hekken
men ingen Strand var å se på dekk.

Da følte Grøtvedt seg redd og guffen
og trodde Strand var blitt likvidert.
Tenk – så fant man ham i mannskap-ruffen
En smule salig og anime'rt.
Der sang han solo til balalaika
og var tavarits med alle mann
og han hadde klart å få til seg haika
non liter Vodka i transportspann.

Mel: Urmakeren i Tvedestrand
Tekst: Arne P. Grimstad

Dette med statshemmelighet og storpolitikk
streifet ikke en gang tankene våre på det
tidspunkt. Men en tid senere blåste jo det opp til
sterk kuling eller storm i Stortinget og
regjeringen nettopp omkring anleggs-
virksomheten her på øya. For oss som var helt



Beerenberg, Jan Mayen. Foto Sigmund Bøe

ukjent i Politikkens irrganger, men som hadde
desto bedre kjennskap til virksomheten her,
virket denne stormen uførståelig.
Her var da så visst intet hemmelig Nato anlegg.
Loran A-systemet som ble bygget her, hadde vi
benyttet som navigasjonsmiddel i årevis.
Systemet var jo tilgjengelig for alle og enhver.
Nå var vi meget glade for å få en ordentlig
dekning i Norskehavet.

Loran C som var neste byggetrinn, ble også gjort
tilgjengelig for alle. Vår store nabo i øst holdt
seg sikkert like godt underrettet om
virksomheten som våre egne styrende. Det
vimlet nemlig av russiske fiskebåter rundt øya,
og en møtte stadig vekk disse såkalte
hjelpeskipene som var så overgrodd av
«antenneskog» at en knapt så solen mellom
trærne, og innpåsletne som bare det.

En gang måtte vi gå fra Båtvika på grunn av
været, og vi rundet sørspissen av øya og søkte
livd i en bukt på andre siden. Det var tykk tåke.
Da vi kom inn i bukten, lå der et russisk
hjelpeskip til ankers der. De fikk det veldig
travelt med å lette anker og komme seg ut.
Da vi hadde lagt til ankers et par timer, kom det
plutselig en livbåt full av folk ut av tåken. Etter
litt betenkning kom de langs siden, og et par
mann kom om bord og spurte om de kunne få
bruke radioen vår til å kontakte fartøyet de
tilhørte. Det fikk de, og i tillegg inviterte vi hele
gjengen om bord til kveldsmat.

Det var en mann som skilte seg ut som
uimotvistelig leder, sikkert en «kommisar». Han
ble invitert til en drink i salongen sammen med
noen av byggelederne som var om bord. Han var



Bjarne Brandal var stasjonssjef på Jan Mayen i 1963-1964. Foto Sigmund Bøe

iherdig til å se seg rundt og spørre seg for. Men noen forklaring på hvorfor de var ute og rodde på norsk området, gav han ikke, og ikke spurte vi om det heller.

Han gransket nøye bøkene i bokhyllen min og ville vite om jeg ikke hadde noen av Fridtjof Nansens bøker. Han fikk vite at jeg hadde dem hjemme, men ikke om bord. General arrangement-tegning og Deadweight-scala gransket han også grundig der de var oppslått i korridoren.

Blant vertene var der også de som hadde «ikke ringe erfaring som begersvingere». Men her ble de smågutter. Det ble først skjenket finere fransk konjakk, som kommisaren stakk ut på direkten og ga uttrykk for at det ikke var noe særlig til drink. Skotsk Whiskey fikk slett ikke noen bedre attest.

På denne turen hadde vi en lege med, og han hadde noen flasker 96% sprit i en kartong under benken i salongen.. Nå ble en av disse flaskene åpnet, og et høyt pjolterglass ble skjenket tre kvart fullt til gjesten. Han snuste først på det og lyste opp over hele ansiktet før han stakk det ut til bunn på russisk maner. Dette var tydeligvis en drink han kunne være bekjent av. Hele tre slike glass gikk ned på direkten før de ble hentet av fartøyet som lå her da vi kom inn.

Kommisaren var fortsatt fullt manøvreringsdyktig selv om en kanskje kunne merke at der var en ørliten slakk i rorkjettingen. Jeg vet ikke om det var slik før i tiden, men etter

krigen har russerne sett ut til å være meget mistroisk over for alle fra vesten. Det at alt tilsynelatende gikk så åpent for seg her, og at ingen brydde seg med og holde dem på avstand, gjorde dem kanskje enda mer mistenksomme. Eller kanskje var dette deres aller første føling med «perestroika», og kanskje hadde det smitteeffekt? Kanskje det er en forsinket reaksjon det en nå ser utvikle seg i Sovjet. Hvem vet? Noen må begynne først.

I likhet med 1958 og -59 fikk vi også dette året oppleve midnattssolen både i nord og sør, et privilegium som ikke så mange får. I november la vi nemlig ut på reise til Cape Town for å bringe avløsningsmannskap og forsyninger til en Sør Afrikansk Antarktisekspedisjon som for tiden «forpaktet» Maudheim av Norge. Vi fikk 25 døgns makelig seilas fra Aalesund til Cape Town, og lastingen var forholdsvis problemfri da der var betydelig mindre gods enn på foregående turer.

Vi gikk til sjøs 7. desember, og vårt første mål var Bouvetøya hvor vi skulle foreta litt kartleggingsarbeide. På hele turen sendte vi fullstendige værrapporter hver 4. time som vi for øvrig hadde gjort på tidligere turer også, ennvidere stoppet vi hver 4. time for bathyoscopmålinger. Arbeidet ved Bouvetøya foregikk ved at vi gikk rundt øya på nøye opptrukne linjer, mens radarbilde ble fotografert på bestemte punkt samtidig med optisk peiling. Resultatet ble neppe helt vellykket da vi av og til måtte avvike fra linjene for å unngå grunnisen. Været der var nokså normalt, liten til stiv kuling og regn/tåke.

Øya var ellers det tristeste landskap jeg har sett. Bortsett fra noen smale isfri striper i strandkanten, var den dekket av en sammenhengende isbre. Bare på østsiden var der et stykke sandstrand og så pass livd at en kunne ha landet.

Bare 4 timer etter at vi gikk fra øya, traff vi iskanten, og vi hadde da et isbelte på vel 1000 mil å forsere. Det varierte fra forholdsvis slakk eller åpen is, til tettpakket svær is. Men stort sett hadde vi bra fremfart, og på 8-9 døgn kom vi gjennom til åpent vann langs barrieren.



«Polarbjørn» lossar ved barrieren i Polarbjørn-bukta 1959. Foto Magnar Aklestad

Vi fant ekspedisjonsfolkene på forventet plass ved Polarbjørn-bukta. Her hadde «Polarbjørn» losset året før på et sted hvor barrieren var lav. Vi la til ved samme sted. Men da vi hadde fortøyd, kom vi til å kikke over rekken på den andre siden som vendte fra iskanten. Da så vi at dypt nede var der en svær isnese som stakk langt ut om skuta. Vi tok ingen sjanse på å bli liggende. For det var klart at skulle denne kalven løsne og skyte opp, så ville vi være skuteløse på et øyeblikk. Etter noe leting fant vi en plass som så vidt var brukbar, og lossingen kunne begynne. Været holdt seg fint, og alt gikk programmessig. På et par uker var vi ferdig.

Maudheim var et forbausende syn. Huset som ble bygget i 1951, lå nå 5-6 meter under overflaten, og takkonstuksjonen buet nedover så det kunne synest nifst og bo der. Tilkomsten var istrapper og iskorridor; temperaturen holdt seg lav, men nokså stabil i denne dybden.

Da vi gikk til havs igjen, var isbeltet skrumpet inn til ca. 100 mil med slakk eller åpen is som ikke hindret oss særlig.

Vi kom tilbake til Cape Town 19. januar 1961. Etter et par dagers opphold der, og 25 døgns seilas hjemover, kom vi til Ålesund akkurat i tide til klargjøring til fangsttur på Newfoundland. Det skulle bli en tur vi aldri hadde sett maken til, og min eneste bommtur på ishavet.

For oss begynte det alle rede på overfarten. En eldre fangstmann fikk nervesammenbrudd på en måte som gjorde at vi ikke turde ta sjansen på å beholde ham om bord under fangstingen. Etter nøye beregning av tid og distanse, fant jeg at vi kunne ta avstikkeren til St. Johns og ennå rekke opp til fangstfeltet før åpningsdato.

Det var dårlig vær, men vi kjørte hårdt og uvørent og holdt ruten. Da vi kom nær nok til å høre St. Johns kringkaster, fikk vi høre at der var uvanlig mye is langs kysten, og store vanskeligheter for St. Johns. 200 mil øst for Funk Island traff vi iskanten, og det så slett ikke så lovende ut. På vei innover lyttet vi stadig på nyhetssendinger om vær og ismeldinger, og et



«Polarhav» fast i isen ved Newfoundland. Foto fra Johan Petter Brandal.

par ganger daglig hadde vi telefonforbindelse med vår agent i St. Johns.

Da vi var 20-25 mil av land, fikk vi høre at St. Johns var totalt blokkert av is, og at isbryteren lå fast med en konvoi utenfor havneløpet 1 ½ av Cape Spear, kunne vi kontantere at også Bull Bay var tettpakket av is. Samtidig fikk vi kraftig press på isen og ble skrudd solid fast.

Neste trekk var å arrangere helikopter transport. Det så ut som å ordne seg greit, men så viste det seg at alle helikopter var opptatt med oppdrag enten i Gulfen eller på Labrador. Så var det bare å vente.

I mellomtiden holdt vi radioforbindelse med de andre selfangerne som nå lå på fangstfeltet utenfor Belle Isle. Vi hadde også kontakt med rekognoseringsflyet som var ute og fant selkastet. 8. mars i området øst for Cape Bould.

I tre døgn ventet vi. I mellomtiden arbeidet vi iherdig med å sprengne med dynamitt og grave skuta løs. Da helikopteret omsider kom og hentet pasienten, hadde vi fått snudd baugen utover og bauet noen skutelengder, så vi lå spent

klar til å ta opp kampen med isbaksen med en gang.

Vi bauet først i SO-lig retning og måtte kjempe hardt for hver meter fremover. Men etter noen timer ble det lettere. Vi styrte mer østlig, så NO-lig, og etter som dønningene kviknet på, svinget vi nord. Og nå gikk det så det monnet.

Selfangerne fra St. Johns, 3 båter i alt, var gått ut samme morgen med isbryterassistanse. Men da de fortsatte på egen hånd ca. 30 mil av land, ble de snart liggende dønn fast.

Vi så lysene av dem om natten i NV-lig retning, mens vi gikk i forholdsvis lett is og jeg kalte opp skipper Jim på «Arctic Endeavor», som var en gammel kjenning, og opplyste om dette.

De andre skutene begynte fangstingen på åpningsdagen 10. mars. Og til tross for storm, svær dønning og nær null sikt, kjørte vi for alle krefter for om mulig å ta igjen det forsømte. Nå da alle båtene lå i fangst, var det vanskelig å få radioforbindelse med dem fordi allemann var i arbeid på isen og på dekk.

Da vi fikk forbindelse, var det for så vidt ingen overraskelse å høre at stormen hadde satt ismassene i drift sørover, så de nå befant seg øst

Grey Island. Isen var i ferd med å bli satt om og stokket, så selforekomstene forsvann i alle retninger.

Vi kom inn og fikk plassert oss i lag med de andre båtene, men fikk ikke særlig oversikt over området. En eneste fangstdag med 1500 dyr var alt vi fikk. Siden vart alt stokket og spredt i alle retninger, og det ble nesten umulig og forsere isen som var i hurtig drift mot Gull Island og Nortre Dame Bay.

Selsamlinger så vi ikke mere av. De var visstnok på hurtig drift ut langs Fogolandet, og nå stod det bare om å komme seg lenger ut fra land før en satt i saksen for godt.

I dag etter dag bauet vi av alle krefter i NO-lig retning. Det nyttet bare ikke. Bauet en 10 mil ut gjennom isen, viste det seg at en likevel var kommet 5 mil lenger inn. En båt som vi om kvelden hadde 7-8 mil vestenfor, kunne om morgenen være like langt østenfor selv om begge hadde lagt stille i isen. Sakte men sikkert, og under innbitt motstand, endte vi opp inne på Nortre Dame Bay sammen med de fleste av båtene. En ble satt ut forbi Fogo og ble fastlåst ved munningen av Bonavista Bay, 2 ble satt av mot White Bay.

En kraftig nordøst storm satte kronen på verket med en voldsom skruing som truet med å sende flere av skutene rett opp i granskogen. «Polaris» fikk roret skrudd av. Under verste skruingen ble det presset opp på isen slik at de fikk satt en wire på det og berget det om bord.

Gode gamle «Veslekari» ble fullstendig knust, men ispresset holdt den fast så det gikk over en måned før den gikk ned. Mannskapet marsjerte over til «Polarbjørn» som lå et par mil borte.

I denne skruingen ble nesten hvert flak i baksen reist på høykant og presset sammen slik at senere stormer aldri klarte å bryte den opp igjen. Nå lå vi trygt og godt. Isen hvor vi lå var skrudd sammen til 12-14 meters tykkelse. Fangstingen var slutt. For oss hadde den knapt nok begynt, men de andre skutene hadde hatt 3-4 dager med fangst og hadde 4-6000 dyr, unntatt «Polarbjørn» som hadde 10.000 dyr.

Det ble sagt på ishavet at det var tre slags medisiner en trengte å ha med rikelig av dit:



«Veslekari» vart knust, men hang på isen en måned. Foto frå Magnar Aklestad

tålmodighetssalve, slakkepulver og auromyesin, det eneste effektive middelet mot spekkfinger. Denne turen kunne vi hatt bruk for tonnevis av de to første. Det siste hadde vi ikke bruk for da der ikke ble fangst og heller ingen spekkfinger.

I samfulle to måneder lå vi der, og da det først var klart at fangstsesonen var ødelagt, så tok alle det med godt humør. Det var jo en kjempefin ferie når en bare kunne se slik på det. Der var mange nevenyttige folk om bord, og det var en imponerende flott samling av hobby arbeid som ble ferdig etter hvert. Fra leketøy og makramè til modeller av skuta utført i nøyaktig målestokk av blick fra tobakksbokser og streng.

En halv mils vei fra skuta var det et par åpne hull hvor der av og til kom opp sel for å sole seg. På solskinnsdager var det en yndet sport å ligge på lur der på ekte eskimovis og vente på at selen skulle dukke opp. Brigade, poker og «bikkje» var også yndet tidsfordriv, og en del lesestoff fantes også om bord. Mat hadde vi rikelig, og gode bekvemmeligheter. Alt i alt tørr jeg si at der var ingen sure miner. Og i radiosamtaler mellom båtene kunne en høre mang en humoristisk skildring av situasjonen.

Et par av båtene lå ellers så nær land at de av og til gikk i land på kino, selv om det strengt tatt ikke var lovlig.



«Polarhav» og «Polaris» i isen ved Newfoundland, her frå 1964.

Foto frå Knut Harald Hansen

Båtene fra Newfoundland var også kommet nordpå tidsnok til å bli godt og grundig fastskrudd. Så vidt jeg husker i munningen av Conception Bay. Etter en måneds tid spaserte mannskapene deres i land og reiste hjem.

Avslutningsdato for fangsting var 5. mai, og de to skutene på White Bay, og den ene som lå utfor Bonavista, kom løs 3-4 dager før, slikk at de fikk jakte litt på gammelsel. Men uten særlig resultat. På det tidspunktet kunne vi så vidt merke at hele ismassen begynte å bevege seg fint lite østover. Men alt var en ubrutt solid flore som det skulle enten dønning eller storm til å bryte opp. Det skjedde 16. mai, og endelig fløt vi fritt på vannet igjen etter å ha lagt oppskrudd i to måneder.

17. mai brukte vi vår siste rest av dynamitt i en kjempesnell som åpnet siste knipet så vi kom oss fri. «Polaris» som var uten ror, hadde kommet seg fri et par dager før, og lå nå og ventet i lett is da det var avtalt at vi skulle slepe dem hjem. De gikk for øvrig med egen maskin,

så slepingen sinket oss ikke så mye, selv om den var noe ustyrlig og tok noen stygge skjær til siden av og til.

Vi kom hjem 27. mai. Lossingen var hurtig unnagjort dette året, og vi gikk på en tur Bodø – Jan Mayen. Da skuta ved St.Hanstider gikk til Gdynia i blåbærfart, gikk jeg i land på ferie.

8. august mønstret jeg på igjen og gikk til Bodø – Jan Mayen igjen. Det hadde vært visse vanskeligheter hver gang jeg skulle mønstre etter at en ny navigasjonslov trådte i kraft, fordi skuta var litt for stor for mitt innskrenkede førersertifikat. Og helt på sparket bestemte jeg meg for å gå inn på skipperskolen, nå 19 år etter styrmannsskolen og med 10 års fartstid som fører.

En sterkt medvirkende årsak til beslutningen var det at jeg gjerne ville være hjemme denne vinteren. Inger var gravid igjen, og jeg synest at jeg denne gang måtte være hjemme om det kunne være til noen hjelp, da der hadde vært så mange skuffelser før.

Jeg begynte på skole i Ålesund, og vi flyttet begge inn på pensjonat der, for at det skulle være lettvintere med legekonsroll.

Det føltes litt rart og skulle begynne på skolen igjen etter så lang tid. Men etter et par uker begynte rutinen å komme igjen, og utetter vinteren stortrivdes jeg når jeg fra vinduene i det varme klasserommet i Løvenvollbygningen så stormpiskede snøbyger drifte innover Sulafjellet.

På skolen gikk det bra, og den 7. mars ble Solveig født. Alt var vel, og gleden var stor.

Jeg gikk ombord i «Polarhav» igjen 1. juni. Først gikk vi til Bodø – Jan Mayen, så Gdynia i blåbærfart og deretter Bergen – Bodø – Jan Mayen.

Videre ble det frysefart Island – England – Sverige – Tyskland. Kjøtt Danmark – Polen, 2 turer smør Riga – Stralsund og smør Danmark – Riga, med et lite verkstedopphold før fangsttur i 1963.

På fangstfeltet var vi inne i en periode hvor det nesten hvert år var lite is. Som følge av det kastet selen ungene nær land, stundom inne mellom holmer og skjær. Det kunne da være uhyre vanskelig, for ikke å si umulig, å komme seg inn til kasteplassen. Og om vi kom inn, så ble det for oss ofte en balansegang på territorialgrensen.

Når en arbeidet forholdsvis nær utenfor grensen, hendte det av og til at både skinndungene og skuta ble ført innenfor grensen av isen, og da måtte en jo bare la dungen ligge og håpe på at de ble satt ut igjen.

Ikke sjelden hendte det at der oppstod situasjoner som var både dramatiske og høyst nervepirrende når det røk opp til uvær, og isen kom i full drift under sterkt press mot land. Hele flåten kunne da seile iveri, den ene etter den andre, fast i isen og uten kontroll, med 2-3 knops fart mellom holmer og grunner og isfjell som stod på grunn. Holmer og øyer kunne vel være farlig nok, men de fleste steder var det nokså nærdypt, og vi var vant til at der gjerne ville bli et flak etter to imellom skuta og land.



Det kan vere fine dagar også på Newfoundland, og enkelte kunne verte frista til eit bad. Foto frå Sigmund Bøe

Verre var det med grunner som såvidt var under vannflaten, der var det virkelig farlig. En sjelden gang kunne en høre på telefonibølgen en rolig stemme som kalte opp en kameratskute og sa fra at det bærer for god fart rett mot den eller den grunnen eller holmen. «Umulig å si hvordan det vil gå. Du må lytte etter oss en stund». Og litt senere: «Nå har vi passert grunnen, det gikk da klar såvidt det var». Jo, en kunne visst ane en snev av lettelse i stemmen.

Svære isskruinger hørte også med på en slik kanefart, og det forekom av vi måtte bruke winsj for å tømme dekket for is.

Jeg kjenner ikke til mer enn to tilfeller hvor en skute berørte land under en slik passering, og begge kom fra det uten skade av betydning da holmen var stupbratt og nærdyp. Det hendte på Gull Island utenfor Nore Dame Bay og på South Wolf utfør Hamilton Inlet. Vi var naturligvis fullt klar over at sånne situasjoner kunne oppstå når vi brøt oss inn så nær land. Men vi hadde lagt oss til en sånn «det går helst bra» - innstilling, for det hadde det jo bestandig gjort før.

En skulle tro at når vi kom løs etter et slikt hekseritt, ville vi være mer forsiktig, men slik var det bare ikke. Hvis der var mulighet for fangst, så var vi straks klar til å gå inn og løpe

risiken for en lignende tur. Ishavslivet var slikt, tøff og spennende.

Når det gjaldt fangstfolkenes sikkerhet, tok vi imidlertid ingen unødig risiko. Det kunne ofte være vanskelig å avgjøre hvor langt en skulle strekke det, og jeg er sikker på at det ikke bare var jeg som av og til stod med svettetokt i tønna når en hadde folkene spredt ute i periferien, og det satte inn med snøtykke og uvær, og kanskje omsetting av isen.

Det faktum at der, så vidt jeg kjenner til, har vært bare to tilfeller hvor en mann har omkommet under arbeid på isen i løpet av 30-40 år, er vel det beste vitnemål om ansvarsbevisst ledelse.

Jeg skal nevne to ganger da jeg ble skikkelig skremt:

Første gangen var på «Polarstar» i Gulfen. Det var delvis oppbrukt floreis, og mannskapet var i fangst på en svær flat flore langt fra skuta som kom etter langs florekanten, og jollet skinndunger.

Hver gang vi stoppet for jolling, kikket jeg på folkene og flaggene for til en hver tid å ha full oversikt. Flerer ganger utetter dagen så jeg på noe tett ved en skinndunge, som så litt merkelig ut, og som jeg ikke kunne få klart hva var. Jeg trodde først det måtte være en gammelsel, men fikk det ikke helt til å ligne. Til slutt stoppet jeg maskinen og rettet ut teleskopkikkerten, og til min store skrekk fikk jeg se at det var en mann som lå helt stille i en underlig stilling. Jeg var klar over at det minst måtte være tre timer siden jeg først så ham, og noe måtte klart være galt.

Jollen ble hevet inn, og jeg kjørte for fullt så nær vi kunne komme, og sendte jollegjengen av gårde innover så hurtig de greide. I kikkerten så jeg at mannen rørte på seg da de kom fram, og at to mann tok ham mellom seg og støttet ham på vei mot skuta. Det viste seg at det ikke var så farlig. Han hadde fått et ondartet hekseskudd, og fått lagt seg til rette på et nyflådd, varmt gammelselskinn. Etter noen dager var han i fullt arbeid igjen.

Den andre gangen var på første tur med «Polarhav». Vi var eneste skute som var

kommet inn til selkastet og hadde lagt i fangst noen dager, mens skuta for det meste lå fast. Fangstfolkene arbeidet på isen, og avstanden fra skuta ble større fra dag til dag etter som de arbeidet seg framover.

En dag det var solskinn og finvær, fant elektrikerens vår ut at han ville en tur fremover til folkene på isen. Det var like over middag. Han fikk utpekt retningen og beskjed om å følge blodsporene og flaggrekkene fremover. Han var for øvrig en kraftig, veltrent kar i sin beste alder, og han la iveri som en elg fremover mellom skrugardene.

Jeg stod i tønna og holdt øye med folkene i kikkerten. Etter en stund så jeg at «trikkern» litt etter litt dreide av til venstre og var allerede utenom og ved siden av flaggrekkene og området der folkene hadde fangstet. Jeg forsøkte å rekke ham gjennom kommandohøytaleren, men han var for langt vekke allerede.



På vei opp i tønna på «Polarhav». Foto fra Sigmund Bøe

Det kom nå for dagen at mannen var sterkt synssvekket, og vi forstod at han hadde mistet blodsporene og retningen helt. 1. skytter og chieffen som var spreke, lettføtte karer, la nå i vei alt de var god for i forsøk på å redde ham. Men de hadde ikke en sjanse. Han holdt et tempo som var en langrennsløper verdig, så de måtte bare gi opp.

På dette tidspunktet oppsto der en episode som vi etterpå hadde mang en god latter over, selv om vi i øyeblikket ikke følte særlig trang for å le.

Vi var som før nevnt alene båt i fangst. Men en Newforundlander lå fast ca. 5 mil utenfor. I det fine været denne dagen hadde de sendt av gårde en flokk på ca. 50 mann innover for å se etter sel. De hadde retning omtrent mot der våre folk hadde fangstet, og da chieffen og skytteren var kommet en god mils vei fremover, var flokken så nær at de ville prøve å få kontakt med dem for å spørre om de hadde sett rømlingen.

De satte opp farten rett mot flokken i det de hujet og viftet med armene for å vekke oppmerksomhet. De ble visstnok både sett og hørt, for flokken stanset opp og ble stående litt. Hva de trodde og hva de tenkte da de så de to galningene komme mot seg, er et ubesvart spørsmål. Men det som er sikkert er at de snudde tvert om og satte opp god fart tilbake samme vei som de var kommet.

Fra tønne fulgte jeg rømlingen i kikkerten og så at han passerte et godt stykke til venstre for folkene våre og fortsatte ufortrødent videre fremover. Det ble vanskeligere og vanskeligere å se ham, og til slutt forsvant han bak en skrugard og jeg kunne siden ikke se ham mer, selv med langkikkerten.

Jeg var nå alvorlig redd for at han var forsvunnet for godt i isørkenen. Resten av dagen hadde jeg det så langt fra godt. Hva kunne en vel gjøre? Eneste mulighet var vel å få arrangert fly leting om det kunne være til noe hjelp. Jeg besluttet at jeg iallefall ville vente til kvelden før jeg gjorde noe.

Det var mørkt da folkene kom ombord, og det var med bange anelser jeg så dem komme. Men

underet skjedde, «trikkern» var midt iblant dem. Jeg lettet minst et tonn. Det var så utrolig at jeg kunne nesten ikke tro det. Hva som hadde hendt, viste ingen, aller minst rømlingen selv.

Han hadde travet og gått i ørske hele tiden helt til han fram mot kveldingen plutselig kom inn blant fangstfolkene fra motsatt retning. På spørsmål om hvorfor han ikke fulgte blodveiene og flaggene, svarte han at han ikke hadde sett verken det ene eller det andre selv med det samme han gikk fra skuta.

Det kan ofte se ut som at når det skal gå bra, så går det bra. I mine år som fangstmann var jeg i mange farlige situasjoner. Det var særlig to ganger at ljåen svingte faretruende lavt over hodet. Den ene gangen var det intet mindre enn et under at jeg kom unna. Der var kanskje en tusendedels sjanse, og den fikk jeg.

Det var ombord i gamle «Arktos». Vi var i arbeid med spekking på dekk. Skipperen var i tønna, og vi gikk i åpne vokker med enkelte frittflytende flak. Plutselig ropes det fra tønna: «En mann på baugen og ta en Blue Back. Kvikt!» Jeg var nærmest lederen til bakken, så jeg sprang til, fant mitt redskap, svinget meg over svineryggen, ned baugleideren, som gikk langs stevnet, og stoppet på nederste trinnet klar til å hoppe. Her nede var jeg helt ute av syne for han som stod i tønna på grunn av den høye baugen.

Blue Backen lå på et nokså stort frittflytende flak. Jeg så at skuta hadde for stor fart og beregnet at den ville kløyve flaket når den støtte. Et sekund eller så før den støtte hoppet jeg derfor rett ut til siden for å rekke flaket før skuta skubbet det vekk.

Men det gik galt. Flaket kløvnet rett ut til sides og der jeg skulle lande var der plutselig åpent blått hav. Jeg så som i et lynglimt hva som var i ferd med å skje. Jeg ville gå i sjøen like ved flaket som i neste øyeblikk ville klappe til baugrundingen med meg imellom.

Men tenk! I det øyeblikk jeg nådde hvaflaten, skjøt en iskalv unna flaket og kom opp i god fart rett under beina mine og gav meg god sats så jeg fikk kastet meg fremover og inn på flaket som i neste øyeblikk braset i skutesiden. Jeg var ikke våt på beina engang.



Fangstfolka i baugleideren på «Arktos». Foto frå Sigmund Bøe

Det hele gikk så fort at jeg knapt fikk tid å reagere hverken med skrekk eller lettelse, og det foregikk så nær under baugen at ingen ombord så det, ikke skipperen i tønna engang. Først senere gikk det fullt opp for meg hvor fantastisk heldig jeg hadde vært.

Den andre gangen lå vi i gammelfangst utfor Labradorkysten. Jeg skulle gå fremover med ammunisjon til skytteren som var i arbeid langt fra skuta. Det var nokså tettpakket svær Labradoris, nesten uten snø, lett å gå på og solid og sikker. Det var vel også grunnen til at jeg ga blaffen i sikkerhetsregler og bar to vesker med 300 patroner i hver, godt kryssset over skuldrene.

Omtrent midtveis mellom skuta og skytterne, gikk jeg på et stort solid flak som hadde kløvnet tvers over så der var åpen råk ca. 1 meter bred. Jeg tok sats for å hoppe over men i det jeg hoppet, brast en stykke av kanten under foten så jeg mistet satsen og nådde bare med armene frem på kanten på motsatt side.

Der var en liten blåknulter fastfrosset på kanten som jeg akkurat rakk å få lagt armene om. Iskanten var ca. 1 meter høy og slik jeg hang nådde vannet til midt på låret. Å kvitte seg med partonvesken var umulig, for visstnok var skulderremmene festet med slippstrikk som kunne løses med et enkelt rykk, men slik jeg hang kunne jeg ikke slippe taket med ene armen uten at jeg straks ville falle i vannet. Jeg speidet forsiktig til begge sider om der skulle være lavere is med muligheter for å komme opp dersom jeg fikk løsnet vesken. Men jeg så ingen mulighet.

Jeg måtte prøve å komme opp der jeg var, men jeg fryktet stygt at knulteren jeg hang i ville løsne under forsøket. Jeg tok i av alle fortvilte krefter, fikk hevet meg litt opp og fikk vrikket og vridd så jeg fikk en for opp på kanten; klær og støvler var fulle av vann, så det var skrekkelig tungt.

Med foten som ennå var i vannet famlet jeg langs isen og fant et lite utspring som gav litt støtte, og så sakte, så sakte fikk jeg nå aket brystkassen over iskanten og tilslutt veltet meg inn på fast is.

Jeg var temmelig godt utpeist der jeg nå lå og slappet av en stund, med ubeskrivelig følelse av lettelse. Så var det bare å tømme vannet ut av sokker og klær og komme seg videre med et siste takknemlig blick på blåknulteren som ikke sviktet da det mest røynte på.

Fangstsesongen 1963 var vel nokså ordinær. Det var igjen et år med lite is, og følgelig en del hasardspill mellom holmer, båer og grunniser. Fangstresultatet var middels godt, og turen gikk av seg uten uhell av noen art.

Etter utlossing gikk vi en tur Bodø – Jan Mayen, så blåbærfart Gdynia – Tyskland – England – Holland, deretter 3 kjøttlaster Island – London og tilslutt en tur København – Juliannehåb – Godthåb – Egedesminde – Holsteinsborg – Sukkertoppen – København – Aalesund. Kom hjem til jul.

Det ble besluttet at vi skulle ha med helikopter på fangstturen 1964, og vi fikk derfor en hel sjau med å bygge opp igjen landingsplattformen. Vi fikk med et lite Bell helikopter som kunne ta 3-4 passasjerer.



Med Bell helikopter på selfangst 1964. Foto frå Knut Harald Hansen.

Overfarten til fangstfeltet tok 7 døgn, og vi lå langt inne i isbaksen ca. 40 mil nord av Belle Isle da vi om kvelden 8. mars mottok rapport fra observasjonsflyet om selkast ca 70 mil lenger nord. Vi kjørte nordover gjennom isen hele kvelden og natten til neste formiddag, og det var en kjøring jeg godt kan huske. Det blåste sterk storm av nordvest, nesten rett i mot, og det var minus 24 grader. De 25 metrene opp til tønna var uhyre lange, en måtte klistre seg inn til vevlingene og tviholde av all makt mens en forsiktig skiftet tak fra trinn til trinn. Påkledningen var enorm. Likevel blåste det tvers igjennom marg og ben før en nådde tønna og kom seg inn. Nå kom det visselig til sin rett med den lukkede tønna, med oppvarming i bunnen. Det var forholdsvis komfortabelt her selv om en måtte ha et par vinduer åpne for utsiktens skyld. Men det skaket og rystet og det tutet og hylte så en nesten kunne bli tummelumsk.

Å ta seg fram i isen bød ikke på særlige vanskligheter selv under slike forhold. Vi hadde en kraftig lyskaster helt fremme på baugen, og når en selv stod i mørket og så ned på det opplyste feltet, så var det tilstrekkelig til at en kunne kjøre nesten som i dagslys. Ved hjelp av Loran kunne vi til enhver tid bestemme vår egen posisjon, men hvor mye isen som selen lå på hadde drevet, det ble rene tippekonskurransen.

Ved middagstid neste dag var vinden løyet til sterk kuling, og helikoptermekanikeren kjempet



«Polarhav» med helikopter på Newfoundland 1964. Foto frå Bjarne Harald Brobakk

en innbitt kamp for å få helikopteret oppvarmet og startet, men i den sterke vinden og minus 27 grader var det umulig foreløpig.

Vi hadde imidlertid utrolig mye nytte av det gjennom hele sesongen, og det svarte fullt ut til forventningene.

Likevel, da det senere ble drøftet om en skulle ta i bruk helikopter som fast hjelpemiddel på fangstturene, rådet jeg sterkt fra. Jeg innså klart hvor fristende det kunne være å strekke bruken litt for langt, og i en konkurransesituasjon mellom flere båter var det høyst sannsynlig at sikkerhetsgrensen kunne bli strukket til den brast med ulykker som følge.

En av båtene fra Newfoundland hadde et lignende helikopter som vi. Det krasjet under skinntransport ikke så langt fra oss, og vårt helikopter fløy den skadde piloten ombord i båten. Vi ble forespurt om vi hadde morfin og noen som kunne sette en sprøyte, og jeg ble fløyet ombord og hjalp dem med det. Flyveren hadde et meget komplisert benbrudd og voldsomme smerter, men syntes ellers noenlunde uskadd. Han ble hentet av en isbryter. Og vi hørte senere at det gikk fint med ham.

Det var en sesong med vanskelig is- og fangstforhold. Men takket være helikopteret fikk vi likevel meget god fangst. Hjemturen tok 8 døgn.

Etter avsluttet lossing, gjorde vi en tur Bodø – Jan Mayn og kom tilbake til Aalesund i midten av juni.



Otto Holstad blar i minneboka

I samtale med Jens Peder Brandal

Otto, du har hatt ei lang fortid som røyrleggar og bilmekanikar, men du har også vore på selfangst meina eg å vite? Når var dette?

Ja, eg var med *Polarstar* på Newfoundland eit år. Det var i 1962, og oss hadde med ein last med frosen fisk frå Kristiansund som vi skulle levere i Gloucester. Oss starta i frå Brandal og fekk eit skikkeleg dritvêr med det same oss kom ut for land her.

Det vart så gale med vêret at vi såg Færøyane i fire døgn. Sjøane som kom slo inn alle vindauga i salongen på skipperlugaren, og der var folk som var så sjøsjuke at dei var ikkje ut av bestikken på heile overseglinga til Newfoundland.

Oss brukte 24 døgn over. Vanlegvis var denne overseglinga på 12-13 døgn. Der var spesielt ein som var så sjøsjuk at han var ikkje av brisken oppe i bestikken for heile overseglinga. Så augene sto midt inn i hovudet på han når han kom til land.

Så han fekk ligge i bestikken altså, han var ikkje i lugaren?

Nei. Det var ikkje råd og kome seg over dekk på eit rimeleg vis. Så hadde vi med oss ein styrmann som skulle om bord i Ålesund, fryseskipet Ålesund, han var ein litt til års komen kar, slik at vi strekte ei trosse då frå lugardøra framme og til leideren som vi gjekk opp bak. Så var det å passe på når sjøen var roleg slik at vi tok sjansen på å springe over dekk.

Mange av karane framme i lugaren klarte ikkje å kome seg over dekk og bak før sjøen kom. Då sto oss fram i døra å såg når kvar enkelt sprang, og når det fylte opp med sjø akkurat bak i der som dei kunne ta tak og halde seg i leideren, då var det pikkande stilt fram i lugardøra for å sjå om det gjekk bra. Når han kom opp av, og midt opp i leideren, då var det full musikk fram i – vi såg han berga seg. Det var rikeleg med sjø på dekk heile oversiglinga.



«Polarstar». Foto frå Otto Holstad

Så når vi endeleg kom til Gloucester då, så fekk oss 12 dollar kvar for arbeidet som vi hadde hatt med denne lasten.

Og du veit det... dette fekk oss utdelt fram på romluka, og alle mann reiste naturlegvis i land. Så gjekk det ei stund, og så kom dei ein etter ein med ein pakke opp under handa og for fram i lugaren fram i baugen.

Så gjekk det eit par tima, og plutselig kom kappe døra opp så ho ville reise ta hengsla, då var det full fest. Og det var eit sånt liv at... Alle mann skulle i land igjen og kjøpe kle eller kjøpe noko til kvinnfolka sine heime. Dei var inn på ei store forretning der, ei kleforretning, å skulle kjøpe kle til kjerringane. Det vart no spørsmål naturlegvis frå betjeninga der om kor store dei var, kjerringane heime, og... Då vart det så at dei prøvde på betjeninga der om det var omtrent same seisen. Hehe. Det vart mange livlege scener.

Om kvelden då så hamna vi inn på ei sjappe, og ein ta karane han skulle ut føre døra å slå lens. Han fann ikkje klosettet inne så han gjekk ut for døra. Han vart så lenge vekk at vi var no ut å keik etter han då, og då såg vi to sanne raudjakke for hespande med han.

Rett i kasjotten barst det med han. Så han kom naturlegvis ikkje om bord igjen då den natta. Han kunne ikkje engelsk i det heile tatt, men han fekk no forklare seg at det var på *Polarstar* han hørte til, så han Henry var opp der for å løyste

han ut. Men då var ikkje han Henry billig sa dei, når han kom å henta han ut.

Neste dag så vart det lossing, men dei fleste av karane hadde fortsatt med festen utover natta, og oss var ikkje vidare ferdig å losse før oss vart jaga ta hamna.

Eg og han Reidar Mork, oss var dei einaste som var edru, for oss hadde vakt, men oss hadde no vore i lag med gjengen oss også kvelden før.

Og eg hugsar godt at eg sto til rors, det kom to kara og spurte om eg ikkje kunne ta tørna deira, ja, sa eg, det kan eg gjere. Så eg og han Reidar oss starta, og eg hugsar der var ein Ålesundar som var med, og han kom opp til nå Henry og sei at der er ein fremmande mann om bord. Fremmande for helvete, sa han Henry, det er no losen!

Men så forsvann alt som heitte offiserar og alt i hop, og eg og han Reidar oss sto og byttes om ved roret. Når vi kom ut føre og losen forlét oss, så vart det no verre med vêra, og det vart eit sånt vêr at oss fylte skuta. Oss kunne ikkje verken slakke ned eller... men oss tok i alle fall ta litt skjering, og litt motor, slik at vi ikkje øydelagde oss. Men vi såg ikkje ein einaste av offiserane før det begynte å lysne om morgonen. Då kom dei opp og overtok.

Så barst det no då inn i Gulfen. Der fangsta vi i lag med mykje ta dei canadiske skutene, og der var det også mykje brandølingar. Det var spesielt to som var skipperar på kvar si av desse skutene. Han eine heitte Petter Elias, og han andre han kalla vi for Lall. Når han snakka over radioen så høyrde han Henry alle tide på. Så kom dei om bord til oss kvar torsdag og fekk seg potetball. Vi kom oss akkurat inn for iskanten og der vart oss verande.

Kven var med som stuert denne turen då sidan han laga potetball?

Nei, det var ein nordmøring, han var onkelen til kona hans Henry Brandal. Men han «Bella» var kokk. Bernt Marø. Så det var vel han som sto for ballen tenkje eg.

Men det som var då, det var at vi vart liggande faste i 32 døgn! Inne i Gulfen.



«Theta» og «Beater». Foto frå Otto Holstad

Oss hadde utmarsjar på mange timar inn til der som kastet var. Oss fanga nesten som vanleg, og då var det å flagge opp dungane, for det var så langt at det var ikkje snakk om å jolle om bord noko skinn.

Tanken det var å vente til isen losna. Derfor så begynte vi å flagge opp dungane. Det var ei tre-fire timar å gå kvar veg innover isen.

Men så viste det seg at der var ein dokter frå Ottawa. Han hadde leigt seg eit sånt banan-helikopter, som han kom ut med der om natta og stal dungane med selskinn. Men heldigvis så hadde vi skore PS i spekket på alle dyra, slik at i ettertid så... Ja, for dette vart no anmeldt, og han Henry var no med desse Raudjakkene inn til land og fann igjen skinna. Og det vart no rettssak då seinare som Karlsen-reiarlaget vann då til slutt.

Huska du kor mange dyr det var snakk om då?

Nei, eg er ikkje sikker på kor mange selskinn det var, men dei fekk i alle fall 32.000 dollar i erstatning etter på. Oss hadde med 9000 dyr heim. Men altså 32 døgn faste, det var respekt det å gå så langt kvar ein einaste dag.

Ja, 3-4 tima seie du, men isen då, var det masse skrugardar, eller var det som stovegolv å gå på?



*Det kunne vere mange skrugardar å klivre over.
Foto frå Jon Jakobsen*

Nei, det var mykje fin is, men der var også mange skrugardar og klivre over på dei lange turane, så det var tunge marsjar innover isen. Offiserane som var med det var han Henry Brandal som var skipper, Kjell Marø var første skyttar, han Stokkeholm var andre, og Johan Holstad var tredje.

Ja dei var med skuta, men dei var ikkje med på isen?

Nei. Men han Stokkeholm han hadde med seg ein wieselen, ein liten beltebil, så han då skulle prøve å ta disse dungane med. Men det vart berre 100 meter frå skuta det, så gjekk han gjennom isen, og det var så vidt han berga seg. Der for wieselen til botnar, så det vart ikkje noko av.

Men så fekk oss altså ordre om å stå vakt over dungane nattetid. Og eg huska eg fekk ei Krag Jørgen og opp i lommene med skot, og inn over isen fem timar i frå skuta. Oss var hun ikkje høge i hatten når vi sto der heile natta...

Det var reine Texas tilstandar dette då?



«John F. McDonald» hjelper «Polarstar» ut av isen. Foto frå Otto Holstad

Ja vist var det reine Texas'en, og eg fekk ordre om å skyte på vesle propellen på helikopteret dersom det kom på natta. Så alvorleg var det. Så det var litt av ein selfangsttur ja. Oss låg nær ein av desse kanadiske skutene, eg trur det var North Star, som låg faste att med oss. Slik at når det begynte å letne på trykket i isen, så kom *John F. McDonald*, isbrytar, og skulle ta ut dissa kanadiske skutene.

Oss hadde ikkje rett på hjelp, men på grunn av at oss låg slik til som vi gjorde, så måtte dei ta ut oss først for å få *North Star* ut.

Eg hugsar at det var omtrent same som når du var gutunge å drog ein sånn leikebil att i veia deg når han drog oss ut i vokka. Så det var litt av ein båt ja. Så vart det no å fangste litt gammelhond før oss gjekk heim då. På utsida av Gulfen ja.

Men inne i Gulfen, det var berre kviting de fangsta der?

Ja, kviting og mødrene. Så låg vi no så lenge at det vart gråsel også.



«North Star VI» fekk assistanse ut av isen etter oss. Foto frå Otto Holstad

So dokke fanga ikkje så mykje på utsida av Gulfen?

Nei det vart lite. Men det var gråselen som var noko å ha, elles var det no berre for spekket sin del. Men det som var, var at når oss kom heim igjen då so fekk oss oppgjer, og vi betalte då samsen og dei utgiftene som vi skulle vere med på, men når reiarlaget fekk disså 32.000 dollarane so rekna vi med at vi skulle få ein del. Men ikkje rettare det eg hugsar så fekk vi 300 kroner etterbetalt. Så det var ikkje mykje.

Eg hugsar også frå siste dagen vi hadde utmarsj framover isen på fangst ei episode som hende då vi kom om bord igjen då til kvelden.

Oss starta altså i tre tida om morgonen og kom om bord igjen i ni-ti-tida om kvelden. Så folket var heilt totalt utslitne.

Då hadde Henry sagt til stuerten at her er to flaske med Gin, no laga du noko te, så gir du dei kvar si krus. Å då seie han Vi-Leif det at; eg he eit godt forslag, lat ein mann drikke heile greia,

så gjenge han opp å pryla han. Hehehe.... Men det vart no ikkje til noko. Ja det vart ein opplevingsrike tur.

Har du hatt andre turar på fangst eller fiske då?

Som 14 åring, dagen etter at eg var konfirmerte, så mønstra eg på ein Haugesundsbat som heitte *Myrland* som skulle til Island på silda med nót. Han Johan Svinøy og Eldøygjengen dei var mannskap. For han Johan Svinøy han hadde denne båten på prøve med tanke på å kjøpe den. Detter var før han bygde bat sjølv, då hadde han *Eldøy* ein tur. Og det vart no ein fantastisk tur i grunnen også.

Men der var ei episode eg hugsar godt. Eg var no berre ein gutunge, og var no litt storkjefta også kanskje. Han Svinøy, når han navigerte og gav ordre til rormannen, så var det ikkje styrbord og babord, det var venstre og høgre. Så sto eg at med han og høyrde på dette ein dag. Så sa eg med han, «he ikkje du vore så lenge på sjøen at du veit det heitte styrbord og babord»?

På *Myrland* så var der ei tre-fire trinn frå galgedekk og opp i ror huset. Og så togg han

skrå han Svinøy. Så let han opp døra og spytta skråa, så tok han meg å sparka meg i raua så eg hamna bak på nota bak på galgedekk. Så eg sat ikkje på 14 dage...

Men so hadde han Svinøy lova stueren at han skulle få kome heim til ein viss dato på hausten for han hadde ei dotter so skulle konfirmerast. Det var einaste barnet hans. Dette varte å rakk det, og der begynte stueren å sjå at han ikkje kom seg heim igjen til avtalt tid. For han Svinøy gav no blaffen, han var ikkje komen der for å halde noko avtale, han var komen der for å fiske sild.

Dette gjekk etter kvart på helsa laust det for denne stueren. Så han tørna altså til slutt heilt «tåki».

Vi måtte rett å slett ha han om bord i *Andenes* som var der som sånn følgjebåt. Då sto der igjen ein gutunge på 14 år som skulle koke til 20 mann. Og det var altså eg.

Det var no greitt å koke, eg hadde no vore stuert på *Norafjell* ein sommar alt, så eg hadde no vore litt borti det før eg var konfirmerte. Det som var verst det var no å bake brød, men det gjekk no det også. Så eg kokte då til 20 mann. Eg ville sett dei 14 åringane som hadde gjort det i dag.

Så når eg kom heim igjen til Ålesund, då kom han Svinøy ned i frysa og spurte om eg ville vere med til Haugesund og levere, og koke. Det tok eg som teikn på at kokninga mi ikkje hadde vore so ille. Så eg vart med til Haugesund og leverte. So gjekk eg om bord i, dette var i 1954, då vart eg med *Øystein Orre* på storsilda. Der også var no forskjellige episodar.

Var du med *Øystein Orre*? Var ikkje det der om bord ein av karane drakk nitritt og trudde det var vatn?

Jau. Det var faktisk den dagen eg kom om bord det. Han heitte Slyngstad og var frå Søvika. Han tok altså inn i munnen og spytta ut igjen, og det var nok. Eg hugsar dei la han på romluka og han «Rasmus fram på Rema» han arbeidde med han medan oss gjekk for full maskin over Breisundet og det sto sjukebil på kaia i Ålesund og venta. Men han berga livet og kom om bord igjen seinare.



«Islendingen»

Men han var døden nær. Dette var her ute på yste fabrikk. Brandal Sildeoljefabrik.

Men kor han klarte og få i seg nitritt då?

Nei, det var lens for vatn om bord, men så såg han at det hang ei ause der og ei tønne så dei hivde nitritten på bandet når dei lossa sild. Men han trudde at dette var ei tønne som dei hadde å drikke av dei som jobba der. Så han tok den ausa og tok i munnen før han kjente at detta var alt anna enn vatn. Han svelgde ikkje, men det var nok til at han mista bevisstheita. Og... kan no ta ei historie til då...

På forfangstsilda så overtok eg etter han som var lettboatroar, han Leif Rise som var bas, og han som var stuert der han slutta slik at vi fekk om bord ein ny ein. Så gjekk vi ut ein søndagskveld, gjekk over Stadt, og eg og basen var ute å lodda litt nokre tima, så var det strake vegen til Bergen.

Eg stod til rors når oss gjekk inn byfjorden, og då kom han «Rasmus på Rema» opp til han Olaf Rise som var skipper og seie det at, «du veit kven oss he ned i byssa, og gjenge du inn til Bergen so skal du vere ansvarleg for alt han kjem til å foreta seg». Ja, men han var nøydde inn, det var noko olje han måtte ha. -Ja, du høyre kva eg sei, viss du gjenge inn til Bergen, det går ann å stoppe ut i byfjorden, der er det no tankanlegg.

Ja, nei, han måtte inn til Bergen.



På sildefiske. Her med «Fangst». Foto frå Sigvart Breivik

Når vi kom inn til Bergen då so kom stuerten og spurte om eg ikkje kunne vaske opp, for han skulle besøke nokre slektningar. Jauda, eg kunne vaske opp. Det gjekk ikkje mange timane før dei kom i drosje med han. Og pære fulle, med ei rekning på 400 kroner då i 1956. Det var mykje penge. Så dei skrangla saman framme i lugaren så pass mykje pengar at dei fekk løyse ut stuerten og fekk han om bord.

Han Rasmus gjekk altså på kaia til han Olaf kom igjen ut på natta. Han fekk ikkje kome om bord igjen før han hadde løyst han ut for utlegget med drosja.

Han rekna med at fekk han kome om bord så vart det mytteri. Men han gav seg ikkje opp på kaia før han løyste ut, så han måtte betale rekninga hans. Men då var ikkje han Rasmus billeg!

Så låg oss inn på Liavågen og skulle gå til Island på torskefiske med Øystein Orre, og då skada eg ei hand, slik at eg ikkje kunne vere med. Då begynte eg å sjå meg om etter skuleplass. Realskulen på Hareid var full, men eg fekk plass i Ulsteinvik.

Då budde vi på hybel i Ulsteinvik, for oss kom oss ikkje dit ut til klokka var hall ni om morgonen. Var ikkje buss så tidleg. Mellom første og andre året då var oss to stykke av elevane som fann ut at vi skulle reise nordover på feitsilda.

Fekk oss jobb på *Bard*, og der var ein bas som heitte Anton Silsand. Han var opprinneleg bas

på *Bratt* vinterstida. Han var ein av storbasane, og det viste seg når vi kom nordover også, så gjorde oss ein kjempetur. Dette var før asdicaen si tid.

Men der var ein båt som hadde asdic, og det var *Moflagg*, og basen der om bord han var kompis med han Silsand. Slik at når *Moflagg* hadde fått seg ei kast, så gjekk storebåten seg ei runde, og då hivde han ei kork, og då var han Silstand klar over det at her var det ein lopp.

Oss gjorde oss ein kjempe tur. Eg trur oss då i 1956 fekk utbetalt 7.000 kroner. Det var ei heil årsinntekt det. Oss gutungane veit du, oss var no «millionærar» når oss kom på skule igjen kan du skjøne.

Men det vart berre med dei eine turen på selfangst då Otto?

Ja, på selfangst var eg berre ein tur.

Korleis var det om bord i *Polarstar* då? Var det ei våtsam skute?

Ja, du veit at når oss brukte 24 døgn over til Newfoundland, så forstår du omtrent kor våtsam den var.

Nei... Men du spurte om eg var berre ein tur. Men du veit det, disse gamle skipperane, eg bur i dag i nærleiken av han Ottar Brandal, og han bruka å seie det at han «Hau-Johan», han brukte å seie det når dei kom og spurte han etter noko; Høyr med messen. For den som he vore minst på ishavet, han veit mest. Det er vel det som ligg bak.

Eg fekk meg ein tur med *Islændingen* også. Eg kom i frå militæret, eller marina, og skulle gifte meg då i 1959. Vi hadde tatt ut lysing då om sommaren, og eg fekk meg jobb om bord i *Islændingen*. Vi låg ut med Johan-Buda og skulle gjere klart, og då kom skipperen fram og lurte på om det var nokon som kunne tenke seg å koke. Han fekk ikkje tak i stuert.

Nei, det var ingen som ville. Men så var der ein som sa at «han Otto han he vore burt i detta før». Og dermed så gav han ikkje fred før eg måtte pakke sekken min å kome att i keisinga.

Du fekk vel lott då?

Ja eg fekk hyre. Det var slik at kjerringa fekk tilsendt trekk kvar månad. Så hadde vi lott sjølve. Så ho fekk så ho klarte å halde hjula i gong.

Så fekk eg ut 400 kroner når vi kom heim. Så gjekk eg å masa inn på reiarlaget at eg måtte få rest-oppgjer for at eg skal gifte meg. Å då seie dei det at silda ho ligge ut på Johan-platten i på-vente av betre prisar.

Ja, vert ho teken vare på å stelte med der ute då? Ja, bryggje formannen der ute, seie han Olav, he ansvaret og passa på det.

Men det som hende då var at silda ho vart lakebrende og vraka alt i hop. Så det enda med at eg vart skuldige dissa 400 kronene som eg hadde fått ekstra inn på kontoret. Og bryllaup måtte oss ha, sidan vi hadde teke ut lysing.

Så svigerforeldra mine dei heldt bryllaup til meg, så lånte eg pengar til brudebuketten sjølv. Det var starten. Så det var sjødrifta mi. Sildefiske med garn og salte i tønner. Oss hadde full last, 800 tønner, og alt kom vekk.

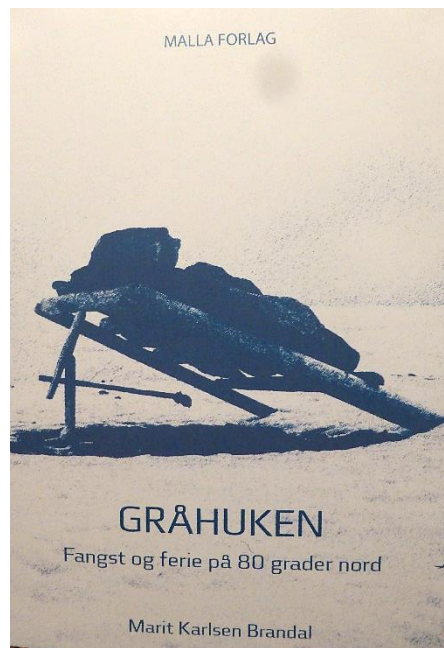
Huska oss gjekk ut til Myrbø og Vartdal ut i Fosnavågen og fekk dei opp igjen forlaka og vraka all silda, og det måtte oss vere med å betale ekstra vrakinga på.

Men du he no vore med på litt av kvart då når du begynte allereie i 14 års alderen.

Jada, det har eg. Var konfirmerte då når vi var 14.

Og tok stuert erfaringa på Noraffjell i 7. klassa.

Ja, hugsar eg laga lapskaus en dag, og så lurte eg på, han vart så tynne, er det kveitemjøl eller er det potetmjøl eg skal spe på med for å få den litt tjukkare. Gjekk å lurte ei stund på dette. Så kom eg til at det måtte vere potetmjøl. Men då var ikkje han Ola Almestad blide når han måtte ete «rabarbra graut». Då var lapskausen så det skulla våre rabarbra graut. Den vart berre som ei glye.



Les om livet under overvintring nord på Svalbard.

Mange bamsar, Christiane Ritter, gamle hytter, tygging av selskinn og mykje meir.

Ta kontakt med Marit (sms 95858583) om du ynskjer å kjøpa boka. (Også til salgs ved Ishavmuseet på Brandal og Svalbard Museum)

Plukkfangst: Følg hvalene

Har du noen ganger hatt lyst til å følge med på hvilken retning grønlandshvaler tar når de er ute og svømmer rundt og i nærheten av Svalbard? Hvis ja, kan du nå gå inn på nettsidene til World Wildlife Fund (WWF).

16 hvaler er merket, slik at forskere kan kartlegge ferdselsmønstrene til det tidligere utrydningstruede hvalarten. To av hvalene befinner seg i nærheten av Svalbard for tiden. Foreløpig ser det ut som hvalene vaser rundt og leter etter mat, overraskende nok.

(Svalbardposten 02.11.2017)

Ynskjer du å gi ei gåve til ISHAVSMUSEETS VENNEFORENING?

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

Vipps-nummer

126966

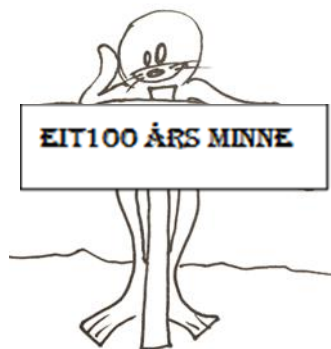
Tusen takk for all hjelp!

vipps

By DNB

Spitsbergens og Nordishavets tragedie.

Dr. Mesers og hans fællers lidelser.



Aalesunds Avis 9. november 1917

Universitetsstipendiat Adolf Hoel var iaar – sammen med marineløitnant Røvig – paa en ny ekspedition til øygruppen. Det var den tolvte norske Spitsbergenekspedition i rækken, derav har hr. Hoel deltat i de elleve.

Stipendiat Hoel, som for ikke længe siden kom tilbake til Kristiania, kan blant andet berette at der iaar blev fundet et nyt spor efter den sørgelige bekjendte Schröder-Sranz-ekspedition. I august blev kutteren «Ishav», skipper Ellef Ellefsen, knust av isen i Mosel Bay, som ligger ved munningen av Wijde Bay paa Spitsbergens nordside. Besætningen, som bestod av 10 mand, gik langs østsiden av Wijde bay, derfra videre til Klaas Billen bay og naadde derfra ned til Advent Bay.

Paa sin marsch langs østsiden av Wijde bay traf de paa et skelet, som laa i læ av en stor sten. Paa skelettet fandtes et guldur med kjæde og en dagbok. I gulduret laa en seddel, hvorpaa stod skrevet Eugen Mo - - -. Det fremgaar herav med ydelighet, at skelettet var jordiske rester efter dr. Eugen Moser, en av deltakerne i Schröder-Sranz-ekspeditionen. Legemet for øvrig var opspist av bjørn og ræv, som optrær i store mængder paa de kanter av Spitsbergen.

Meldingen om fundet blev meddelt Hoel-Røvig-ekspeditionen mens denne opholdt sig i Advent bay. En morgen tidlig klokken 5 kom nemlig «Ishavs» besætning frem til det telt, hvor en av ekspeditionens videnskapelige deltakere, ingeniør Keller laa. De 10 mand var da yderst forkommen og gav et overmaate trist billede av den skjæbne, som kan møde ishavsfarerne. De

hadde tilbakelagt den lange vei over fjeld og bræ, i kulde, regn og blæst, gaat skoene bokstavelig talt av sig og for i det hele at berge føtterne maatte de binde overlæret som saaler under benene.

I anledning av det nye triste fund efter den mislykkede tyske Spitsbergen-ekspeditionen kan det være paa plads at gjenopfriske i erindringen dens historie og skjæbne.

Færden startet i 1912 og bestod av femten mand, derav fire nordmænd, under ledelse av Schröder-Sranz. Den hadde sat sig som opgave intet mindre end at gjennomforske nordostlandet og den nordlige del av Spitsbergen. Schröder-Sranz selv og fire mand gik i land paa et isflak nordenfor Nordostlandet. Alle fem forsvandt, og man har senere intet hørt eller set til dem.

Efter at lederen med sine fire ledsagere hadde forlatt fartøiet, «Herzog Ernest», gik dette til Treurenburg bay, hvor de skulle avvente Schröder-Sranz's tilbakekomst – en forgjæves venten, altsaa. I de sidste dage av august blev skibet indespærret av isen og kunde siden ikke komme ut. I september begyndte folkene at forlate fartøiet for at forsøke at naa frem til bebodde steder. Paa grund av uenighet drog man av sted i 2 partier.

Det ene av disse, bestaaende av nordmændene Stenersen og Rotvold og tyskerne maleren Rave, kaptein Ritscher, ingeniør Eberhardt og dr. Rüdiger gik tværs over Wijde bay og langs denne fjords vestside. Det lykkedes bare en av dem, kaptein Ritscher i en ytterst forkommen tilstand at naa fram til Advent bay ved nytaarstider 1913. De andre blev liggende i 2 fangsthytter paa vestsiden av Wijde bay.

Det andet parti, som bestod av de 2 unge videnskapsmænd, dr. Moser og dr. Detmers, gik langs østsiden av Wijde bay.

Heller ikke til disse to har man set noget, førend i sommer, da resterne av dr. Moser fandtes av «Ishavs» besætning.

Efter sin fremkomst til Advent Bay sendte kaptein Ritscher telegrafisk besked om ekspeditionens fatale forløp, og der blev straks

sendt 2 hjelpeekspeditioner nordover, den ene under ledelse av Theodor Lerner, den anden av kaptein Staxrud. Staxruds norske ekspedition reddet Rave og Rüdiger, i det tre av nordmændene ved egen hjælp utpaa vaaren 1913 var kommet frem til Advent Bay, mens den fjerde nordmand, kokken Stave, døde i vinterens løp.

«Hercules II»

Aalesunds avis 9. november 1917

Dampkutter «Hercules II», tilhørende Aalesunds fangst og fiskekompani, gik i begyndelsen av april paa kvalross- og sælfangst paa vestsiden av Grønland. Skuten skulde efter almindelig beregning kunne ha været hjemme for 3-4 uker siden. At den ikke endnu er kommet tilbake har til dels vakt nogen ængstelse paa enkelte hold. Efter kyndige og erfarne ishavsfolks mening er der dog endnu ingen grund til ængstelse.

«Hercules II» er en av vore bedste ishavsskuter, 147 tons og bygget i 1913. Den er første klassen i enhver henseende og føres av den dygtige ishavsskipper Knut Olsen, som tre gange før har været paa det samme felt som nu. Skipperens far, den gamle erfarne ishavsmand Oluf Olsen, har godt haap om at skuten er i behold, selv om den endnu ikke er kommet hjem.

Det er umuligt at faa kul der oppe, med mindre man selv kan bryte dem ut av fjeldet, og det kan tænkes at kullene har sluppet op, saa skuten maa bruke seilene og da kan det endnu ta adskillig tid før den kan ventes hjem.

Om noget skulde være tilstødt skuten, tror man ialfald sikkert at folkene er i behold. Det er tidligere forekommet havarier paa vestkysten, men folkene er alltid berget.

Kobbekjøtt i gamle dage.

Aalesunds Avis 26. november 1917

I en gammel aargang av «Norsk Fiskeritidende» fortælles, hvordan man i gamle dage brukte kjøtt av kobbe og nise i husholdningen. Da

spørsmålet nu er dukket op igjen, kan det være moro at se hvordan man gjorde i gamle dage. Forfatteren fortæller:

E. Rosted som var prest i Tranø i 13 aar, skriver i «Ny samling av det Kongelige Norske videnskapers selskaps skrifter», 1788 følgende om stenkobbens (*Phoca vitulina*) anvendelse som fødemiddel: «Spekket, som paa stenkobben, naar den er fet, er vel to fingre tyk, blir her i Senjen helst saltet. Det brukes baade av nordmænd, det vil si «gemene», og finner, , helst til haardbuknet eller utbløtt sei, i stedet for smør eller annen duppe og spises av dem, som liker det, med største appetitt. De tar da et stykke fisk og en bit spek til.

Nogen sier at det er bedre speket end kokt, men de fleste bruker det kokt. Til min husholdning for tjenerne gaar det hvert aar med 1 ½ tønne. Enkelte, især finnerne, bruker spekket i stedet for andet sul til brød og spiser det endog med appetitt til tør sei.

Frem- og baksveivene er kokte, med skindet vel avskrællet og nedlagt i skarp saltlake som anden sylte, en lækkerbiskken for den som liker det: dyppt i eddik er de mindst like saa gode som syltede griselabber.

Kjøttet spises av enkelte med aller største appetitt, især ferskt. Jeg har fundet paa at salte det til tjenestefolkene og naar det er vel utvandet, kan det ikke skjernes fra andet kjøtt i smak; det ser dog noget mørkere ut. Skjønt kobbens føde er fisk, gaar det merkelig nok ingen fiskesmak i kjøttet eller spekket.

Det er blitt mig fortalt at andre steder bruker man kjøttet paa følgende maate: Naar spekket er avflaaet, splittes kroppen langs ryggen som paa et svineslagt og kjøttet saltes og røkes, men saa vidt jeg vet brukes ikke dette i Senjen. Hjerter, nyrer og lever spises ogsaa.

I samme forbindelse kan nævnes at kaptein Juel, «N.F.»s daværende redaktør, i en artikkel om sælfangsten omtaler at sælfangerne ved New foundland i fangsttiden svælger i arktiske delikatesser som sælbif, sælsveiver, hjerte og lever av sæl.

Sælnyrene og delvis hjertet behøver ikke stor kokekunst, men spises ofte raa under arbeid ute paa isen. Han tilføier at som regel er derfor sælfangeren i godt hold, naar han kommer i land, han glinser formelig av fedme.

I en anden aargang i tidsskriftet nævnes at Frants I's livlæge, Champier, omtaler, at der ved denne franske konges bord blev servert sælhundpølse lavet av blodet, kjøtet, spekket og indvollene av dette dyr.

Nise var ogsaa en ynder ret i middelalderen baade i Frankrike og England og bruktes i de fineste husholdninger. I London betales omkring aar 1450 for 50 kg. Nisekjøt, det samme som for 12 laks, og ved den fest, som gaves i anledning av erkebispens av Yorks installation i 1466 blev der servert 12 niser og sælhunde. Ogsaa i Norge bruktes det i middelalderen. Sigurd Jorsalfars hofkok maa ha hat et forraad av nisekjøt paa staburet. Da nemlig kongen julaften forlangte kjøtmat beretter Snorre at der blev servert ham en nise. Nisen spises vel kanskje endnu mange steder, men kobben har ialdfall ikke været spist uden i nødsfald.

Maaske begge dele nu kunde gli lettere ned, naar man viste at de i sin tid endog var blit servert ved kongelig taffel.

Boka om Polarstar

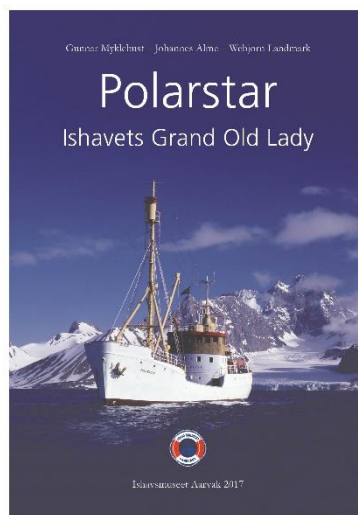
Ishavets Grand Old Lady

-Han va' litt grapsen.

Så nøktern var veteranskipperen Kristoffer Marø etter å ha bakka med den nye skuta Polarstar i fleire døgn i uvêret utanfor Færøyane, på veg heim med full last på jomfruturen til Newfoundland i 1949.

-Litt grapsen, men ikkje slik at det gjorde noke'. Det var turar då skuta stupte mot djupet i monsterbølgjene og mannskapet kjende seg «rimeleg sikker på at no fekk oss sjå han Gamle-Erik». Turar der det rulla og slingra så kompasset rista laus og stuerten song religiøse songar og forkynte at no måtte dei alle tenke på sin Gud – til lakonisk svar frå fangstfolka at jojo, men «oss får no prøve og kome oss gjønå desse sjøane først...»

Gjennom 70 år har slingreskuta Polarstar kome seg gjennom alle sjøar.



Ho var den første norske sel-fangaren bygd i stål. Kristoffer Marø og Martin Karlsen hadde ideen alt før andre verds-krigen. Det gjekk ti år før skuta var klar for selfangst. Det mangla ikkje på åtvaringar frå dei som sverja til tre.

Polarstar fekk skeptikarane til å teie.

«Polarstar – Ishavets Grand Old Lady» har smakebitar frå skutas lange virke i og utanfor fangstsesongen. Dette er ikkje ein biografi over skuta gjennom 70 år, men levande skildringar frå mange spennande oppdrag, fortalt av dei som var med. Her er mykje kjærleik og dramatik, eventyrlege minne og småpikante avsløringar. I tillegg til meir enn 50 turar på selfangst, på Newfoundland og i Vesterisen, har Polarstar hatt populære år som sysselmannsskute, forskingsfartøy og turistbåt, frakta blåbær og agnsild, vore på oljeleiting og isbjørnteljing, frakta dynamitt i Mellom-Amerika og fotografert undervasskablar i Atlanteren. Her er det historier om helikopterkrasj i bakmasta og forskarar som ikkje respekterte privatlivet til elskande kvalross.

Boka er rikt utstyrt med mange tidlegare upubliserte bilete.

No er den første stålskuta blitt den siste. Etter restaureringa i Polen vil ho segle som eit varig minne om ei stolt nasjonal næring. 70 år gammal er Polarstar igjen kledd i si ungdoms drakt og like sjødyktig som nokon gong.

Star'en. Finnst det eit finare kjælenamn?

Gunnar Myklebust – Johannes Alme og Webjørn Landmark: Polarstar -Ishavets Grand Old Lady. Stort format, 240 sider. Kr. 398,- Til sals i bokhandelen og på Ishavsmuseet. Du kan også bestille på Ishavsmuseet sin nettbutikk:

www.ishavsmuseet.no/nettbutikk

Vi høyrer til her!

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

Sparebanken Møre er stolt samarbeidspartnar for Ishavsmuséet Aarvak.



SPAREBANKEN MØRE

Ishavsgast på nytt

Av Knut Simeon Britanussen Brandal

Det var fremdeles krig i verden og streng rasjonering.

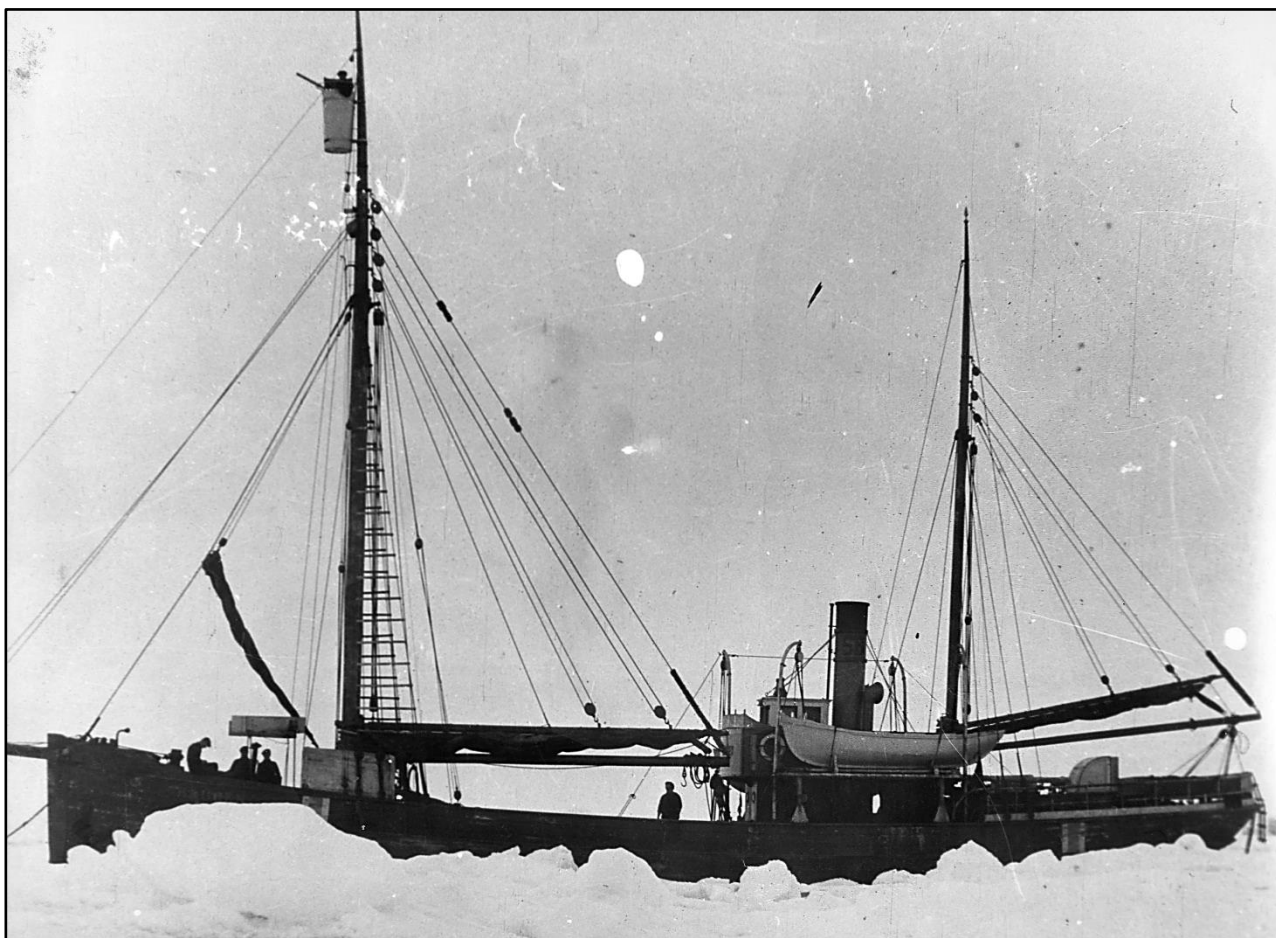
For mig var det om å gjøre å komme i fortjeneste igjen snarest mulig.

Jeg tok mig derfor plass om bord i S/S «Haugen» av Brandal. Reder for den var Sigvald S. Brandal og skipper var Benjamin Brandal.

å få størst mulig fart på skuta. Vi hadde ca. 1500 hl sild den turen.

Den tida var det ikkje faste prisar på silda. Vi fekk betalt for hektoliteren eller for målet som det vart kalla den tida. Dei første som kom inn frå havet kunne få 17,- kroner for målet, men dei som kom inn seint på dag fekk ikkje meir enn kanskje kroner 3,- for målet.

Vi heldt for det meste til i Kristiansund, og der var det gott å ligge for der var ei god hamn. Vi drog oss mykje storsei den sesongen. Pengane vi fekk for den gikk til å kjøpe oss «småproviant» og ikkje å forglemme til samfunnet.



S/S «Haugen» av Brandal.

Vi gjorde skuta klar for drivgarnfiske etter storsild. En garnlenke var på den tiden på 85 garn, så det var en del å hale på før turen var over. Vi drev for det meste på Svinøyhavet, men vi var også nor til Grip og utfor Halten. Så vi hadde lang vei ut på havet og kanskje lenger vei inn igjen. Vi brukte seila i tillegg til maskina for

Jeg minnes nyttårsnatten i Kristiansund. Hele flåten låg inne. Havna var stuvende full av båter. Jeg var til kirke sammen med andre av mannskapet. Men da klokken slo tolv slag, så var det full fart ned trappene og ut i gaten. Det vart et fryktelig leven. Alle båtene fløytt. Karene surret fast fløyta og der låg båtene og fløytt i det uendelige. Andre båter ringde med

skipsklokken. Alle sprang rundt og ønsket hverandre godt nytt år.

Etter att sildefiske var slutt, så var det å reise heim til Brandal for å ha på land alt som hørte bruket til, før vi skulle på sælfangst.

På turen til Danskestrædet hyrte jeg mig på som 2dre skytter. Hyren var kroner 150,- pr måned, så fikk vi lotten i tillegg.

Vi skulle berre en tur til ishavet det året, derfor så fikk vi god tid til å pusse opp skuta. Vi skrapet master og alle rundholter slik at den til slutt såg ut som en pyntet brud.

«Haugen» blev også brudeskip det året for skipperen giftet sig. Til tross for streng rasjonering, så blev det bryllup allikevel. Til og med dobbelt bryllup.

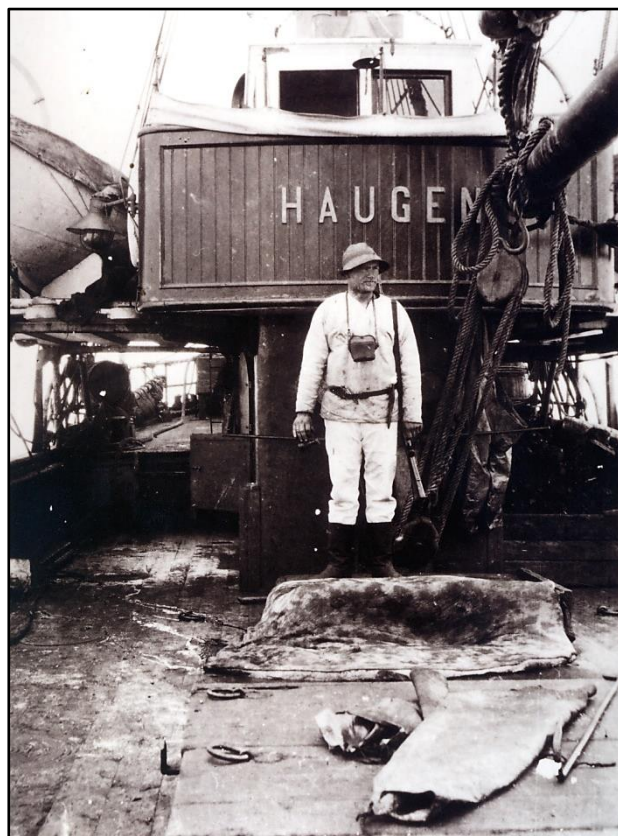
Benjamin Brandal giftet sig med Judit L. Brandal og Mathias O. Brandal giftet sig samme dag med Pernille L. Brandal. Benjamin heldt bryllup i Vollegarden og Mathias og Pernille feiret bryllupet sit med Lars R. Brandal.

Lars R. Brandal solgte gården sin Leite i 1916 for 18.000 kroner. Han tok fra en liten del av gården nedfor Smibakken og bygde sig nye hus nede ved riksveien. Kjøperen til gården hans var Johannes P. Brandal.

Det var vanskelig for oss å få kjøpe nok poteter til ishavsturen. Vi gikk med «Haugen» inn til Valldal og der fikk vi poteter. Men for at ingen skulle se at vi kjøpte poteter ulovlig, så lastet vi skuta med bjørkaved. Det var førsteskytteren Jonas Allstadsæter som var fra Valldal som ordnet handelen for oss. Han var en kjempe og en kjærnekar. Han døde tidlig. Han var gift i Røver og han var skipper på fiskebåten «Anker» av Haugesund.

Vedlasten hadde vi opp på Risbuda der rederen solgte den. Veden gikk unna som hvetebrød.

Vi begynte så å ta om bord tankene og gjøre alt klart for turen. På grunn av rasjoneringen så var det vanskelig for oss å skaffe alt vi trengte. Men det gikk, og en vakker dag så satte vi kursen for vesterisen med det norske flagget malt på skutesida framfor rysstjerna og likedan flagg påmalt bak for rysstjerna agterut.



S/S «Haugen» og skipper Benjamin Brandal.

Engelske krigsskip låg alle steder på lur efter oss, så man var aldri trygg. De låg også oppe ved Island og passet på der, derfor tok vi en østlig kurs slik at vi skulle være tryggere. Og vi var heldige på denne turen. Vi fikk skodde og den skjulte oss bra, vi tok for sikkerhets skyld ned skipsklokka så ingen skulle kunne slå glass og røpe oss på den måten.

Vi kom opp under iskanten og fortsatte vestover mot strædet. Vi fangsta bra og full last vart det. Heimturen gikk fint, vi var heldige å få mykje skodde slik at vi var trygge for krigsskipa. Engelskmannen låg som ei ørn på vagt alle steder for å oppbringe skutene. Dei var ute etter olje, eller kontrabande som dei kalla det den gongen.

S/S «Jopeter» frå Brandal vart teken og sent med prisemannskap inn til Kirkwall. Det var i 1917 og skuta låg i arrest til krigen var slutt.

Vi kom oss inn Breisundet og gikk til Brandal for å levere fangsten. Ved oppgjøret fra denne turen hadde jeg over 3.000,- kr. så lommeboka var gott fylt. Jeg satte i banken 2.000,- kr.

«Haugen» tatt av Engelske marine

I 1917 på heimturen fra Strøtø ble «Haugen» tatt av en engelsk destroyers og prisemannskap ble satt om bord. Ordren var å gå til Kirkwall. Men så snart prisemannskapet kom om bord, så ble de sjøsyke av pumpelufta og spekkklutta som er om bord i alle ishavsskuter.

På vei til Shjettland så blåste det opp til en storm av SW. Dette benyttet skipperen seg av og satte kursen mot Runde. De seilte ett døgn etter dette, så kom de inn Breisundet.

Da kom prisemannskapet på dekk og ville vite kvar de var. Benjamin Brandal, som da var skipper på «Haugen», fortalte at det var Norge de var komne til. Men då braste de opp og ga ordre om å snu å gå tilbake.

Men skipperen sa frå om at no var de innanfor norsk territorialgrense, så no var det han som bestemte. De gav seg til slutt på dette og kursen vart sett for Ålesund.

Den norske torpedojageren «Draug» låg der og prisemannskapet vart levert. Etter mange formaliteter så ble det ordnet slik at politiet sendte prisemannskapet tilbake til England.

Senere på høsten var jeg en tur til Tjøme hvor jeg ringforlovet meg med Ruth. De bodde på Glenne på Tjøme den gang. Jeg reiste hjem igjen og arbeidet sammen med min bror Petrus med å innreie huset i Fredtun.

Utover våren i 1919 begynte vi å rive gamleskolen i Brandal. Mathias O. Brandal hadde kjøpt den for å bygge den opp igjen ute i Smottene. Den gamle skolen blev for liten, slik at en ny og større måtte bygges.

Det var Ole. S. Brandal som var kretsformann den gangen. Jeg skulle hjelpe Petrus med å sette opp igjen huset. Men da vi holt på å bryte opp de første steinene i tomte til Mathias, så kom Petrus P. Mur og lette etter meg. Han var første skytter med M/S «Isodd» av Espevær.

Dei var kommen inn til Ålesund med andre skytteren som var død. Han blev skutt ved en ulykke. Han hadde lagt seg på køya,

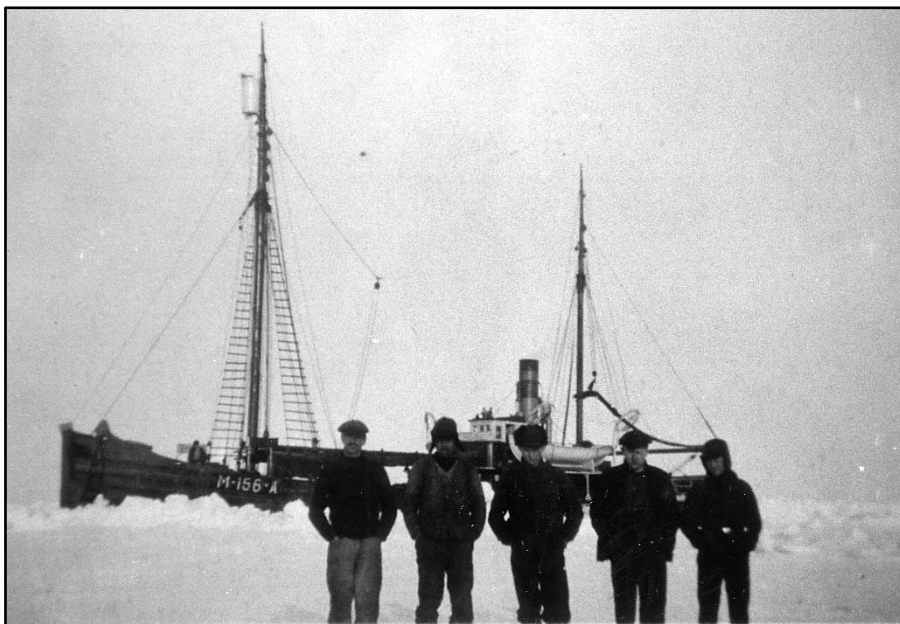
så kom skipperen ned med ett gevær som han trodde ikke var ladet.

Han sto og støttet geværpipa mot bordet da han såg at hanen var spent. Han trykket av og kula gikk gjennom bordet, gjennom køygavlen og tvers igjennom magen på mannen. Han levde i 20 timer etter på.

Petrus Mur gikk så hardt på meg at jeg skulle bli med som skytter, at jeg til slutt tok fast og mønstret på. Om bord var der bare nordlendinger, men de var greie karer likevel. Skuta gjorde sine 8 knop så det var ingen ting å si på farten. Men den var pil råtten. All løpende rigg var også bare spleis.

Vi gikk ut Breisundet med kursen satt mot isen vest av Jan Mayen. Vi måtte spare på bunkersen, så det vart mye seiling på oss. Vi kom opp under isen og skaut ett og annet dyret og slik gikk det til vi kom i danskestrødet. Der fikk vi skodde men vi kom bort i en del fangst sammen med D/S «Ishavet». Kristoffer Marø var skipper der no. Vi fikk noen hundre dyr, men så satte isen sig i sammen. Da vi gikk ut av isen så var uhellet ute, vi mistet alle tre vingene på propellen. Der med så blev det til å strekke på alle seil og sette kursen for Island.

Vi fikk en fæl seilas. Vi fikk vinden inn akters og det vart fulle alle seil.



D/S «Ishavet». Foto frå Ada Johannessen.

Det var stiv kuling og sjøene gikk jamt med båtene som sto på galgedekket.

Vi brukte pumpa som bølgedemper. En gang så sa jeg til skipperen, Ingv. Sulebakk, at nu får han komme opp selv å bestemme. Jeg hadde mest lyst til å legge skuta bakk og reve 2 rev i storseilet, samt låre og ta i band mesanen.

Han kom opp i kahyttsdøra, gliste en stund til tenkte med mig selv at våger du det, så våger jeg det. Det var hans ansvar.

Jeg holt mig på dekk hele vagten, jeg var redd for at stormasten med seilene og hele ruklet skulle gå over bord. Riggen var så råttent at man kunne ikke stole på noen ting. Det var reine dødsseilene etter mitt begrep.



S/S «Polaric»

Seiling var jeg blitt opplært til helt fra guttedagene, på de gamle seilskøyten. Etter seks dagers seilas kom vi til Reykjavik. Der låg S/S «Polaric» av Brandal. Skipper der om bord

var Johannes S. Overå og skytter var Johan B. Brandal og en Dahl fra Sandefjord.

I Reykjavik var der ikke skikkelig slipp på den tid, det var å sette skuta til en vør eller lignende og så vente på at det vart fjære sjø. Det var stor forskjell på flo og fjære, så vi kunne skifte propell så snart skuta låg tørr. Vi leigde oss en bil og tok en tur opp til de varme kilder og fikk oss et bad. Og der sto mann og kvinder i lag og vasket klær.

Byens hovedgate var asfaltert med asfalt i en brun farge. Vi fikk komme gratis inn på kinoen. Jeg spurte noen skuleungdommer som kom ned på kaien om der var skog på Island. Da var det en som svarte kontant: -Jo, når mann kommer hundre mil inn i landet så træffer man skov. –

En annen av dem kunne fortelle at: - Selveidurskipet «Selfangeren» av Ålesund hadde lagt der å spekket. Han hadde snakket med skipurin. Men han sa ikke mange ord, han bare ristet på hodet og så sa han disse ord: Det er kolt at spekke. Han sa ikke mere, han sa kon de ord.

Etter noen få dager så var vi ferdige og klar til å gå til sjøs igjen. Vi blev utklart og gikk sammen med S/S «Polaric». Kursen blev satt for isen igjen. Men der var det intet mere at gjøre. Vi låg der noen dager, men så satte vi kursen hjemover.

Overfarten hjemover gikk på den måten at så snart det blåste litt, så var det å stoppe maskinen for å spare litt kull. Slik holdt vi det gående til vi kom inn til Kya, derfra seilte vi den ytre leia til vi kom inn under Buadjupet. Der skulle vi låre ned seila, men da blev det liv i leiren. Alle fall var spleisa enten med langspleis eller kortspleis og fokkfallet var samenknytt fordi det ikkje var råd til å spleise det mere. Derfor måtte vi til værs med kniv og skjere av alt tauverk, slik at seila datt i dekk. Det var den fæleste ruskejakt jeg nogensinne har vært med.

Vi kom omsider til Ålesund og fikk klarere inn. Der etter gikk vi til Brandal og siden til Liavågen der skuta blev liggende noen dager. Vi hadde en del sprit med oss som skulle losses der.



«Gungnir» og «Polaric» i skruis. Foto frå Steinar johannessen.

Petrus Mur spurte meg om jeg ville vere med skuta til Espevær i hans sted. Jeg hadde ingen lyst til det, men det blev til at jeg invilget. Og glad var han som slapp å reise. Vi kastet loss og gikk sørover Vartdalsfjorden med en full skipper.

En av mannskapet, en sogning var navigert og han hadde kommandoen. Da vi kom til Åramsundet så var det vaktskifte, men jeg skulle ikke overta før enn vi var komne gjennom. I det vi passerte lyktene og stengene så sier jeg til ham: du går på feil side. Nei, sier han, det er på rett side. I det samme så går skuta over en grunne, og så over en til. Vi går med 8 mils fart så det skramler gott, og stråkjølen flyter opp. Men da skal jeg si at han blev rød i trynet. Du hadde rett du, sa han med skurrende R.

Jeg overtok så vakten, det var fælt til bråk da skuta gikk over grunnene, men skipperen våknet ikke. Da vi kom forbi Furestaven så fikk sogningen vakt igjen. Men tror du ikke at han klarte å vase seg inn på noen grunner i NO av Kråkeneset. Skuta gjorde et veldig hopp som var så kraftig at skipperen våknet. Men skuta var like god.

Skipperen var oppe så lenge vi hadde passert Måløy. Men om kvelden så kom sogningen på vakt igjen. Da vi kom til skomakeren så møtte han nordgående hurtigrute, da blev han så redd

at han snudde skuta nordover igjen mot Geita og styrte etter hurtigruta.

Tilslutt så måtte skipperen opp for å finne leia sørover igjen.

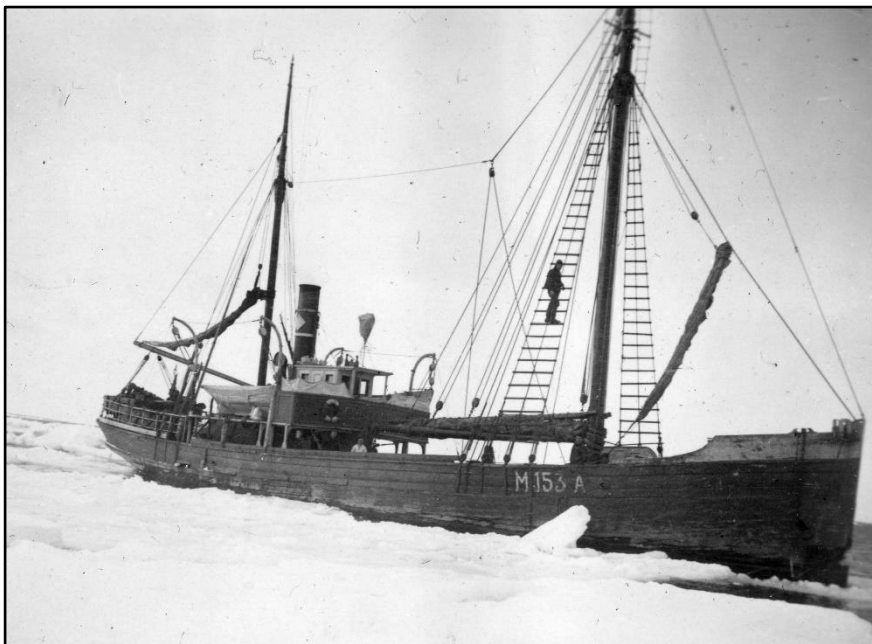
Vi kom da endelig til Espevær og der leverte vi til Karl Garvik som var rederen. Vi hadde også med oss et stort isbjørnskinn. Vi hadde en spennende jakt da vi skjøt den bamsen. Jeg hadde ikke trodd at et dyr kunne svømme så fort. Men så var det også en virkelig stor rugg av en bamse. Vi hadde kjøtt til middagsmat lenge, og ingen fikk trikiner av den grunn – i alle fall så fikk ikke jeg det.

Ved oppgjøret så viste det sig at alle mann var skyldige rederiet. Untagen vi skyttene som hadde hyren i tillegg. Rederiet gav hvermannn 50,- kr såpass at de kunne reise hjem. Jeg hadde min hyre så jeg slapp å få almisser av rederiet. Det siste vi gjorde var å fortøye skuta godt. Og så, - farvell Espevær.

På skipperskolen i Ålesund

Da jeg kom hjem så meldte jeg mig på skipperskolen i Ålesund. Det var Sandseth som var overlærer, Øivind With og Paulus Loe var navigasjonslærere. Skolen holt den gang til inne på ynglingeforeningen, der var også styrmannsskolen så vi var mange elever der. Fra Brandal var det Anton L. Brandal og jeg. Jeg bodde med Honningdal i Giskegata 25. Det var

veldig interessant å gå på skole. Etter at vi hadde bestått prøven så tok vi et kurs i lengdeobservasjoner hos With ute i Murgården i Kirkegaten. Vi var tre mann som tok det kurset. Det var Anton L. Brandal, Peder Eliassen Grytebust og jeg. Peder var senere med å fant svensken Andree sine levninger med S/S «Brattvåg». Anton L. Brandal har siden seilt i Møre og Romsdla sine fylkesbåter. Først som styrmann siden som kaptein.



Så tok eg mig jobb om bord i S/S «Polarhavet» som skytter. Skuta eides av a/s Ishavet på Skjerva. De som var partredere i det rederiet var: Mikael Knutsen, han var også disponent, så var det Peter S. Brandal, apoteker A.J. Øwre og overrettssakfører Clausen. Det var fire ishavsskuter i selskapet. Det var: S/S «Ishavet», som førtes av Kristoffer Marø, S/S «Vesterhavet» med Mikal Marø som fører, S/S «Polarhavet» som førtes av Benjamin Brandal, og den fjerde var S/S «Nordishavet» som førtes av Henrik Landmark.

I sildefisket i 1918, forliste «Nordishavet» ved Børøholmen fyr i tykk snekave. Da været gav seg litt så var det bare mastetoppene man kunne se over vannet. Man kunne også se garnlenkene fulle med sild. En del av kjølen og propellen låg fastklemt i berget. Noen avde omkomne blev funnet, deriblant skipperen.

Da det nu blev bare tre skuter igjen i rederiet, så kjøpte man S/S «Lysningen» (?? Red.) av Brandal. Skuta blev omdøpt til «Hvitehavet». Den blev ført av Karl Lillebø som bodde i Brandal. Alle skutene i rederiet hadde gul skorstein med svart topp og fire svarte ringer. En svart ring for hver medeier i rederiet. Knutsen rederiet var ett stort rederi den gang.

Der var en selfanger til som hette «Selfangeren» den eides av Mikael Knudsen og Johan Torvik. Torvik var skipper sjøl om bord på den.

«Rundøy», ex «Maaleggen», seinare «Hvitehavet». Foto frå Anne Karin Notøy

Så var det alle fiskebåtene i samme rederiet. Den eldste var S/S «Øystein», med skipper Slinning, så kom S/S «Sigurd» med skipper Oskar Nilsen, han var en ekte sjøgrabb. S/S «Olav» var den minste og førtes av Karl Myklebust. Senere så kjøpte rederiet S/S «Utvær» med Johan Sperre som fører. Og så hadde de også S/S «Vigra» som førtes av Grimstad fra Ellingsøya. Dei samme herrane i rederiet hadde også andeler i Kings Bay kullgruber, men det vil jeg ikke skrive noget om.

På storsildfiske

Da det led mot jul blev det til at ta om bord utstyr for sildefiske. Bunkers, som var kull den gang, blev tatt om bord. I sildefiske brukte vi bare kullbaksene til å ha kull i. Straks etter julen blev det til å gå nordover til Kirkholmen i Stokksund. Skjervaselskapet hadde bygt store kaier med betongpilarer der oppe. Der var også store hus til lager og kontorer. Der var lager for salt og der var plass til garn og alt annet som hørte til.

Der var også værelser for jentene og kokkene. Der var en del jenter som saltet sild. Ola Synnes var bestyrer der oppe. Han var brorsønn til Mikael Knudsen. Mikael Knudsen var fra Synnes og han hadde tidligere vært på jernbanearbeid i U.S.A. Vi drev etter silden på Haltenhavet og vi drev vest av Saudøya.

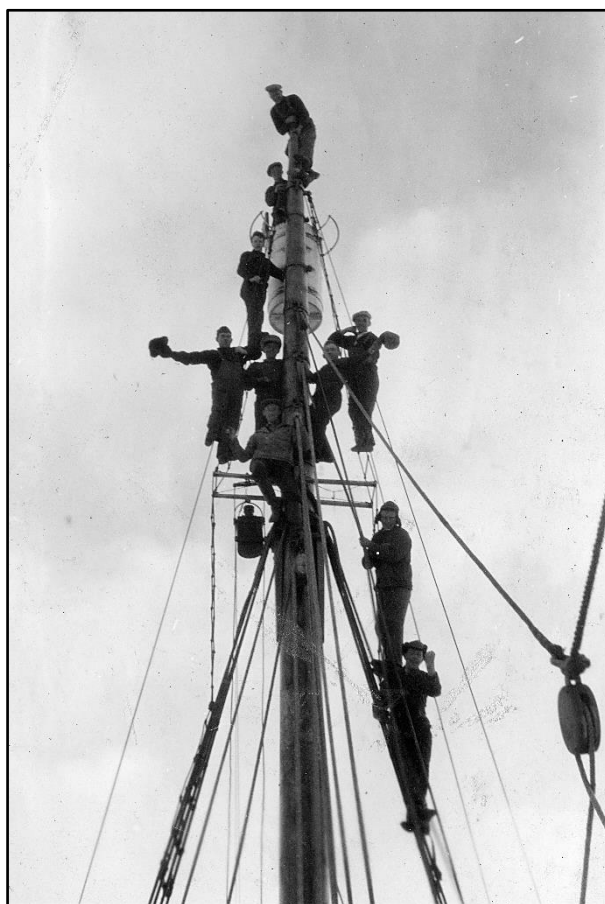
Vi brukte å gå nord Stakken og ut med Flæsa og videre ut og nord. En gang vi kom fra sjøen og det blåste opp til storm, gikk vi inn på Saudeøya. Der var det Peter S. Brandal som hadde stasjon i sildetida. Han leigde hele øya. Der saltet dei silda og der skifta dei garn. M/S «Gunhild» fra Brandal gikk med garn og utstyr fra Brandal og opp til Saudeøya.

Det var så grynt der at vi såg kjettingane og ankerene som lå på bunnen. Jeg husker ikke nu hvad vi hadde med sild det året. Det var vel ca. 1000 mål. Da sildefisket var slutt så måtte vi ha på land alt utstyret som hørte sildefisket til og så til å ta om bord ishavsutstyret. Alt var lagret på Skjerva-buda. Det var en gjengse regel at skuta skulle vaskes, så på slippen for at smøres i bunden, så et strøk med grønnmaling på rekene og på sidene. Og så var det maskinen som skulle ettersees. Det siste var at skifte ut den firvingede propellen og sette på en tovinget og male den hvit.

Jeg har ingen dagbok fra 1920 men det var at gjøre som årene før. Samle mannskapet og mønstre dem på. Så var det til å ta om bord nok proviant for turen, og ikke å forglemme alt det andre som en måtte ha med sig. Geværer og kikkerter, reserve løpende rigg og så skulle seilene hentes med seilmaker Henriksen. Og de skulle bendes opp under. Blokkverket skulle inhukes på begge master og rundholter.

Jeg såg ett år, det var rundt 1950, på en ishavsskute som lå ved sildeoljefabrikken i Brandal. Dem holt på å gjøre klart til ishavsturen. Da de skulle huke inn blokkene til pikfallet på stormasten, så huket de den gale veien. Så langt er det altså kommet nu, at folkene om bord ikke vet lenger hvorledes en blokk skal hukes.

Så var det til å få ishavstønner på plass i mastetoppen, og rigge opp lederne på begge sider opp til tønna. Dette var en av skytterne sin jobb. Bunkers var det mangel på og det fikk vi bare på bakserne resten skulle vi få i Løddingen der Kings Bay hadde et lager. Nu i årene etter krigen så var det bare Svalbard kull at få, og det var virkelig dårlig kull. Det fikk vi sannelig erfare da vi kom opp i Kvitesjøen.



Mannskapet med oppstilling i riggen til ære for fotografen. Foto frå Steinar Johannessen.

Da skuta nu var seilklar så satte vi kurs nordover, jeg tror ikke vi stoppet før vi var i Løddingen. Der låg mange skuter som skulle ha kull. Vi fikk våres tur og vi lastet den så full som vi kunne. Det var dårlige greier, det var ikke kull, men jord og mold. Vi tok om bord ca 1200-1300 hl.

Så drog vi videre og kom til Tromsø, der ankret vi på Pølsehavna nord for nordre molo. Johan Hagerup kom om bord og presenterte sig. Han var handesmann. Han skaffet oss vannbåt så vi fikk fylle vann.

I Tromsø skulle alle skutene få «leidebrevet» sitt. Rederiforeninga si selfangergruppe hadde søkt Russland om å få lov til å fangste i Kvitesjøen. Det fikk vi lov til, men vi måtte hente Leidebrevet her i Tromsø. Vi var flere skuter i lag som gikk i fra Tromsø. Vi fikk en S.W storm nord i gjennom Sørøyseundet.

Vi hadde kull bak i gangene ved sida av kaisinga også. Men en hel del av kullet blev skylt frem på

bakken. Vi hadde fin vind helt til vi kom til Honningsvåg, der gikk vi inn for å bunkre. Der låg mange ishavsskuter allerede. Min søster Olga som var gift med murmester Oskar Paulsen fra Honningsvåg kom om bord på besøk, og Benjamin og jeg var i land og besøkte dem også. Nogen år senere flyttet dei fra Honningsvåg og til Narvik. I 1935 flyttet dem til Oslo og no har dei bygt hus i Bærum.

Vi hivde opp ankeret og satte kursen mot Nordkyn og det gjorde alle dei andre også. Det gikk bra med oss på hele veien. Vi hadde alle underseil på. Toppseilene er det omtrent slutt med å bruke no. Vi hadde lov til å fangste utenfor linjen som skar sig fra Svit Nos til Kap Kanin. Vi kunne følge landet østover fra Kap Kanin til øya Kolgujev og videre opp over til Gåselandet.

Dei kulla som vi fikk i Løddingen var ikke rare greiene, det fikk vi merke no når vi kom inn i isen. Maskinfolka klarte ikke å holde oppe stimen. Vi måtte ofte ligge stille slik at dei kunne få stimen på topp igjen. Når maskinfolka skulle slagge så datt kullene ned gjennom rista. En dag vi kom sammen med S/S «Ishavet» så kunne dei fortelle at derombord så bløtte dei kulla med sjø, dermed så brant de bedre. Derombord så hadde de en fyrbøter som hadde reist i utenriksfart og han fortalte at slik måtte dei også gjøre med Italienske kull.

Vi låg så lenge på feltet som vi hadde kull til. Fangsten vår blei 1300 dyr. «Ishavet» og «Vesterhavet» hadde litt mer enn oss. På overfarta til land fikk vi feire 17 mai dagen. Vi hadde motvind hele veien til Ålesund.

På denne turen hadde vi med oss et halvt Hvalrossskinn, det vog 79 kilo. «Vesterhavet» hadde den andre halvparten, for vi måtte være to skutemannskap for å velte hvalrossen rundt slik at vi fikk flå den. Begge skipperne fikk vær sin huggtann, og jeg plukket ut noen andre tenner som jeg har enda.

Den gang var alle skinn solgt på vekt. I de senere år har skinn blitt vraket og solgt pr stykke. Egentlig så er det et lotteri hele ishavsnæringen. Du reiser fra Norge men du har ingen garanti for om du tjener to øre eller du kan være heldig og tjene opp til 7000,- kr. Mest spennende er det



Kvalrosfangst. Foto frå Rikard Karlsen

når du kommer hjem, da skal skinna vrakes slik og slik.

Jeg husker i 1913 da var det ingen som ville kjøpe små skinn, av nyfødde og hårfaste sel. Da ville kjøperne ha bare stor skinn. I 1924-25 da blev det plutselig til det at nu skulle det være pels igjen og den måtte være hårfast. Slik har det vært skiftvis fra år til år.

Da jeg begynte på ishavet sa vi Klappmyts nu sier man klappmus. Ungene kalte vi gris, nu heter det Blueback. Gammelsel heter Sadler nu. Ungene til Grønlandsælen er kvite og hårfaste bare ca 3-4 dager, etter den tid blir den mørk bak nakken og bak forsveivene og baksveivene. Fra den er 5-6 dager gammel begynner den å miste den kvite pelsen, derfor har den fått navnet «lurv».

På denne første Kvitesjøturen var det Oluf Smotte Brandal som var første skytter. Men da vi kom til Tromsø fikk han telegram om at hans kone var blitt syk. Han mønstret derfor av og reiste heim. Han bodde i Kirkegaten i Ålesund. Jeg rykket dermed opp til å bli første skytter. Matthias Volle og Monrad Pilskog skulle dele andre vagten.

Etter at vi var kommet heim og hadde losset spekket i Furkenholmen og skinna på Skjerva, så gjorde vi skuta klar for den andre turen det året, til Danskestredet.

GODE POLAR- og POLARSTAR vener!

Då har jammen jula 2017 kome til oss. Fælt kor tida raser i veg!

Godt då å vite at 2017 har vore eit svært fint og rikt år for polare opplevingar, der oss som står Polarstar nær endå har friskt i minne den fantastiske heimkomsthelga i slutten av august. Det var ei stund og nokre dagar som aldri vert gløymt av underteikna i alle fall.

Då heile Noregs polare legende kom heim etter snart fire år i utlegd. Eg kan igjen her berre takke audmjukt for alt det gode som vart sagt og gjort i den samanheng, og også kan eg trygt henge på at alt som har skjedd etter at skuta kom heim, også er eit eventyr for meg.

For det er ikkje slik at skuta berre ligg der i havna på Hareid og ikkje vert besøkt eller teken vare på. Det er mykje som skjer om bord, og eg torer seie at det nesten ikkje har vore ein dag utan at der har vore folk om bord. Alltid eit eller anna som skjer.

No er eg som kjent ganske mykje vekke, men då er det so velsigna godt å vite at det har danna seg ein stor vennegjeng, som pasar på skuta, og ser etter at alt er ok om bord. Der er dagleg tilsyn, der er faste rutiner på oppstart av hjelpemotorer og hovedmaskin, og der er alltid noke å skru og gjere service på.

Blant anna fekk oss eit lite havari på eine hjelpemotoren på veg heim i august. Dette er no under reparasjon. Vi har også ein annan hjelpemotor som er litt treg og uvilleg å starte, dette vert også teke hand om no i desse dagar, og reparert av dei gode erfarne sjøulkane eg har gåande der om bord. Vidare har oss hatt nokre få lekkasjer i rørsystemet for sanitær, men det er galant fiksa av karane. No skal oss ta ein liten småservice på ein kompressor, så alltid noke som er å flikke på.

Vidare heng oss opp bilder og anna som oss får frå folk som synes det er kjekt å gi slikt. Trur eg drister meg til å seie nokre navn, sidan tidligere gjevarar har vore navngjevne i lokalaviser og og



*Dugnad om bord, overhaling av hjelpemotor.
Terje Valderhaug (tv) og Bjørn Røyset*

her i Isflaket. No ein dagen kom Odd Brandal, sonen hass «Tie» (tidligere skipper Henry Brandal) og gav eit flott bilde fra heimkomsthelga. Vidare kom leiaren i Hareid Idrettslag, Vegard Gjerde, og overrekte eit fantastisk og spesielt satellittbilde av Svalbard. Han har jobba mange år på Svalbard og ville gjerne gi dette til oss. Så stadig dryp det fine ting om bord til oss. Oss har og fått ekstra tauverk frå Tjørvågane, frå Arnfinn Karlsen og Jøsokreiarlaget der ute.

Kva kan ein takksam snipsøyrdøl seie til slikt, anna enn mange mange takk! Eg set stor pris på slikt og det gjev skuta ytterligare særpreg! Kunne ramsa opp mange navn av dei som går der, men det kan eg nytte neste utgåver av Isflaket å fortelje om. Alle som ein gjer ein fantastisk vernejobb for Polarstar! Det er ikkje berre eg som er glad i skuta, så mange takk skal dykk ha, og også til alle dykk som eg treff rundt om, som skryter og let vel av prosjektet.

Så vil eg ikkje gløyme å nemne dei gode sosiale stundene om bord. For det skal ikkje berre vere arbeid når ein kjem der. Ein kaffikopp, ein god prat, gode ishavshistorier og friske diskusjoner er viktige saker, og DU er hjerteleg velkomen til å ta ein plass rundt messebordet og vere med på dette.

Der har vore mange flotte besøk om bord også, og det er kjekt at Ishavsmuseet finn muligheit å nytte skuta til sine arrangement. Der har vore



Etter ei æresrunde innom Hareid er Polarstar på veg til kai ved Ishavsmuseet heimkomstdagen i august.

konferanser, bedriftsbesøk, fleire bedrifter har nytta fasilitetane om bord til forhandlingsstad, der har vore julebord, selskap og andre sosiale stunder osv. osv.. Snakk med Ishavsmuseet eller meg du også, dersom du ynskjer ein heilt spesiell møtestad for noko du vil markere! Det er gode muligheiter for at oss får det til.

Stadig får oss også besøk, også folk langt vekk frå. Folk som føler tilhøyrgheit til skuta, folk som har vore om bord før, folk som har lest og fylgt med....Slik kan eg ramse opp mange spennande møter. Skipper Johan Veiseth er nesten som free lance polar guide å rekne, der han fylgjer folk om bord og skryter av skuta og historia. Alle slike besøk er svært kjekke og interessante, og eg har lyst å nevne eit besøk for litt sidan.

Eg fekk telefon frå Anna Lena Ekeblad her ein dag. Henne kan dykk forresten lese om i Polarstar-boka (som eg håper vil ligge under mange juletre dette året), der ho fortel sin kjærleik til skuta, til dei som ho var saman med om bord då ho jobba der som guide på nittitalet. Ho ville so gjerne kome nedover å sjå, sidan ho hadde vore forhindra den helga skuta kom heim. I tillegg til å sjå igjen skuta har ho også bore på



Anna Lena Ekeblad glad for at ho endeleg kan stå på dekket til Polarstar igjen.

ein draum å eingong få møte ishavsdronninga Else Karlsen. Dette makta oss naturlegvis å få til, og tilfeldighetene gjorde at Anna Lena kom hit same dag som Else fyllte 89 år. Så då fekk Anna Lena både i pose og sekk, igjen oppleve Polarstar, treffe Else og få ein rundtur på Ishavsmuseet. Det var ein fin dag for alle og eg er sikker på at det ikkje er siste gongen oss ser Anna Lena om bord.

Kva skjer med skuta??....er det spørsmålet eg møter «overalt» ! Ja..kven kan seie det! Det er enorm intresse for skuta fra inn- og utland. Samstundes må eg ha i minne at dette er ei verna skute som ikkje kan nyttast og sendast overalt. Så arbeidet med å få klar alle fartspapirer går forholdsvis tregt, men det var eg klar over. Og har derfor sagt at skuta vert i alle fall liggjande over vinteren her på Hareid.

Kva som så skjer vidare vert klarare når alle papir er i orden.

Men eg kan nevne at eg sit på forespørsler frå mange land. Norske og svenske interesser for å nytte skuta på Svalbard og langs norskekysten, frå Italia om skuta kan takast til Antarktisk, frå Polen, Tyskland, Frankrike, England om polare ekspedisjoner, frå Russland om skuta kan vere sokalla chase-fartøy opp mot Novaja Semlja, vidare ein verkeleg stor amerikansk TV kanal som kan tenke seg å nytte skuta i ein historisk reise oppover mot Nordvestpassasjen osv...osv..

Eg må heller ikkje gløyme nevne at det er folk som vil ha den på selfangst igjen! Det er også fantastisk å tenkje på, at skuta faktisk er i slik stand at skuta godt kunne ha vore nytta til det Polarstar eingong var etla til.

Så alt dette er ting som er som eit eventyr for meg og berre viser kor stor og historisk denne skuta er. Men det er då eg må ta meg i skinnet og ta innover meg at skuta er eit verna fartøy med dei restriksjoner som gjeld. Eg kan berre håpe og tru at eg får på plass, ilag med myndigheiter, dei fartspapira som er mulig for at skuta kan visast fram som ei aktiv skute, i fart og opplevingar i polare områder, men og i nærområdet. Tida får vise det, og eg skal nok orientere dykk om kva som skjer etterkvart.



Den gamle telegrafen som originalt var i maskinromet har også kome til rette og er no på plass igjen i maskinromet.

Ellers skal eg gjennom denne helsinga også få overbringe ei varm og god julehelsing ifrå alle dei i Polen som var involverte i prosjektet. Den godaste prosjektleiar Marek spør stadig om korleis det går og står til med skuta. Han saknar den fælt trur eg, same kor det kokte i han når han kjempa på det argaste.

Folka på kontora som mannskapet møtte der nede, helsar også til alle saman, og eg vil gjennom denne helsinga overbringe frå alle mine i Polen ynskje om ei god jul og eit godt nytt år til alle Polarstarvener.

Eg skal og runde av dette innlegget med å igjen takke alle for eit fantastisk år for meg og Polarstar. Takk til alle som har vore med i prosjektet aktivt, alle som tek eit tak også no når skuta er heime. Alle skal vite at eg ikkje hadde makta dette utan den flotte gjengen rundt meg og alle dykk som heier oss fram!

Eg vil ynskje deg, dykk og alle i familiene rundt dykk ei GOD JUL og eit GODT NYTT ÅR.

Beste helsing

Willy Nesset

Anna Lena møter Else

-Jag kom ombord i *Polarstar*, og satt alena ute på dekk med en kopp kaffe, og ble da oppfylt av en følelse av at jag hadde kommit hemm, at det var hit jag sku’.

Slik skildrar Anna Lena Ekeblad det første møtet sitt med *Polarstar*, i boka om *Polarstar*. Der fortel ho om korleis ein ungdommeleg draum om ishavet vart oppfylt gjennom møtet sitt med selfangaren frå Brandal.

-Jag blev hodestups forelskad i skuta.

Ho kom til Longyearbyen i 1991 saman med ei gruppe frå den svenske turistforeninga. *Polarstar* skulle ta dei rundt i Andrées fotefar, som det heitte.

-Sånn hadde jag då en uke ombord på *Polarstar*, med dom her svenske gubbarna, hehe. Og vi var rundt på Danskeøya og Kvitøya. Båten var full av historie. Det var sjømenn frå Hareid om bord. Kaptein var han Johan Holstad. Min första tur, helt spesiell, det går inte å forklara.

Anna Lena Ekeblad drog heim etter den intense sommarflørten sin og hadde fått eit mål, og eitt mål åleine: Å få jobb på Svalbard. Neste sommar skrapa ho saman det ho hadde av pengar for å få ein ny tur med *Polarstar*. Denne gongen var Audun Gården skipper. Men arbeid der nord var det vanskeleg med. Anna Lena flytta til Kiruna og utdanna seg til arktisk guide, hadde ein mellomstopp på spekkhoggarsafari i Narvik, fekk guideoppdrag på ein mindre båt i Longyearbyen i 1995, før ho kapra drøymejobben som guide på *Polarstar* den siste sesongen skuta gjekk med turistar, i 1997.

-Det var sånna hardhauser til mannskap. Det var jo alle plassar man kom til der det kanskje ikke hadde vært så veldig mye folk før.

-Og trange lugarar?

-Ja, förfärligt. Jag såg jo før mej at jag skulle få byta, jag kjøpte under dekket og tenkte det skulle jag fiksa, og så kom man jo om bord og så – nej, det var ingen ting over dekk.



Anna Lena fekk endeleg møte Else og sjå att Polarstar på Else sin 89 års dag.

Kjempetrångt. Og dom måtte inn på lugaren og åpne lukerna når vi skulle ankra.

Men det var det som var sjarmen for henne. Trangt med salt og sterk skipsmat, oljelukt og stank. Og å kunne gå i land overalt.

-Jag vet många som inte hadde syns det var nåt i det hele tatt, å spisa tørt knekkebrød og bara fisk, og tranlukt, det lukta sikkert litt sæl. Men jag syns bara det var helt fantastisk.

Anna Lena Ekeblad vart verande på Svalbard, som guide og museumsarbeidar. Ho har tenkt mykje på *Polarstar* – og eit menneske som ho aldri har møtt, men beundrar så sterkt: Else Karlsen.

-Hon blev som en sånn dronning før mej. Jeg har aldri møtt henne, har hatt kontakt, men aldri møtt henne. Men hon er som en dronningsskikkelse, forbilde. En kvinne som eier en ishavsskute! Så stort! Og alle som nånsinne har pratet om henne, møtt henne, har sånn aktning for henne, næstan ærbødighet. Når Elses navn ble nevnt, rettet folk liksom automatisk ryggen. I ærbødighet og respekt.

Anna Lena har sakna *Polarstar*. I eskene sine har ho spart på alle rutene og brosjyrene frå den tida.

-Det kom ju en dag da *Polarstar* kom tilbake. Jag elsker den båten.

Jakt på moskus.

Av Helge Ødegård

Den som var ung i «gamle dagar» minnest litt av kvart. Denne forteljinga ligg over femti år tilbake i tid. Men den sit bra i minnet ennå.

Det var seinsommar, eller haust, 1940. «Furenak» var på ein ekspedisjonstur til Aust-Grønland. For dei som er heilt unge er det vel rett å nemne at det var dette året vi vart okkupert av tyskarane.

«Furenak» var utrusta for dansk rekning, men seinare er det opplyst at tysk vêrvarsling stod bak. Vêrvarsling er av stor betyding, og spesielt gjeld dette i krig. Dårleg vêr har øydelagt mange felttog.

«Furenak» var etter ei lang oversegling komen til ein plass på Aust-Grønland, Cape Biot heiter plassen. Den ligg ikkje langt frå Kong Oscars Fjord. Det var eit blodslit å få all utrusting på land. Vi hadde med material til to hus, tonnevis med kol, og proviant for fire mann i to år. Rommet var fullt av ting som danskane hadde med. Vi surra saman fangstbåtane og laga ein flåte, det letta arbeidet mykje.

Det var også laga line frå skuta til land, så vi hadde "halande" båt. Vi hadde mist mykje av utstyret i ein storm nordvest av Jan Mayen.

Alt vi hadde på dekk gjekk overbord. Vi fekk eit brott som la skuta flat, tobakksboksar og anna utstyr frå overkøyer på styrbord fann vi igjen i underkøyer på babord. I maskinrommet stod sjøen over dørken, halvdøra på le side hadde stått open.

Kavringtønner på dekk var knuste i surringane. Vi sløra unna vinden med eit rev inne på fokka, skuta hadde styringsfart med berre denne vesle segl-lappen. Sjøane fylte skuta frå akterenden til baugen, skipperen las i bibelen, det var litt utriveleg ombord. Men vi kom til Jan Mayen og fekk livd av land, der fekk vi gjort skuta sjøklar igjen.

Då utrustinga for ekspedisjonen var komen i land måtte vi fylle vatn. Vi gjekk til Kong



«Furenak».

Oscars Fjord for å finne ferskvatn. Det var nok også meininga å sjå etter moskusdyr. Fangsten denne turen var privat, den var litt av hyra. Rederiet skulle ikkje ha del i den fangsten.

Det gjekk fint å fylle vatn. Fann ei elv som hadde ein liten foss rett ved fjøra. Vi fylte vatnet i tønner og rodde dei ombord, der fylte vi vatnet over til vasstanken. Det vart nokre vender å ro, vi hadde ikkje så mange tomtønner, og skulle ha 3-4 tonn vatn.

Då vi var ferdig med vatnet, var det jakta! Vi gjekk lenger inn i fjorden og fekk auga på ein flokk moskusdyr. Det var 6 dyr som gjekk å beitte eit stykke frå sjøen.

Ein fangstbåt vart låra, bestmannen og Oskar, utrusta seg med gevær og ammunisjon. Oskar var ein eldre ungkar som denne turen var matros, men han hadde vore skyttar på ishavet i «ein menneskealder». Då vi kom i land skulle Oskar lade geværet, men det var så fullt av gravrust at patrona ikkje gjekk i løpet. Eg trur aldri eg har sett ein så sinna mann før, han tok geværet og slo det over kneet, geværet datt i to. Eg fekk ordre om å ro ombord i ei viss fart for å hente eit anna.

Det geværet var bra. Då eg kom tilbake med geværet var Oskar like blid og smilande som vanleg.

Det var litt spennande om vi kom på skothald av dyra. Men det var nesten som å sanke kyr. Då



Moskus i Myggbukta. Foto Walter Molt

dyra såg oss, tok dei ikkje flukta. Nei dei gjorde seg klar til forsvar, eit forsvar mot ulv. Dei danna noko som på fint heiter karre.

Dei laga som ein firkant, der var to kalvar, dei vart plassert inne i firkanten. Dei vaksne dyra stod med hovudet ut mot oss.

Dette er eit godt forsvar mot ulv. Men det hjelper lite mot dei som har gevær. Alle dyra vart skotne. Det var litt arbeid å flå så mange dyr, men vi vart vant slikt arbeid. Innmaten let vi ligge, men kjøt og skinn bar vi ombord.

Det var eit slit å få alt dette til skuta, det røynde på rygg og skulder. Vegen til fangstbåten virka lang før alt kjøtet var ombord. Skinna var spesielt tunge, der var også hovud med på nokre av skinna. Den danske ekspedisjonsleiaren skulle ha dette som ein jakttrofé.

Ombord vart kjøtet salta i tønner. Ja, vi smakte naturlegvis ferskt moskuskjøt. Trur det var sosakjøt stuerten laga. Dette kjøtet var utruleg godt, det var som ein smak av sauekjøt.

Dyra hadde hatt ein god sommar, og der var mykje talg. På ribbeina var der nok minst ein tomme med feitt. Vi var ikkje så redd litt feitt den tid. For nokre viker sidan var eg i lag med to av systrene mine, det vart snakk om mat. «Huskar du kor godt det moskuskjøtet smakte», sa ei av dei.

Då vi kom tilbake til Ålesund delte vi dette kjøtet, det vart nokre kilo på kvar. «Furenak» hadde eit mannskap på 9 mann den turen.

Ja, dette er ein tur eg minnest, på godt og vondt. Den som har sett Aust-Grønland ein fin dag tidleg på hausten vil ha eit minne for livet.

P O L A R B O K A

ISHAVSFOLK SI ERFARING

Boka om is, isens menn, storm og forlis. I denne boka er det kunnskap om farane i isen som blir formidla, og det er fangstfolka sjølve som fortel. Framstillinga er basert på eit omfattande og grundig arbeid med å dokumentere historia til dei som hadde ishavet som arbeidsplass frå om lag 1900 og heilt fram til i dag.

Spør etter boka i din lokale bokhandel, eller bestill den frå Ishavsmuseet på Brandal.

Kr. 398,-

Nettbokhandel: www.ishavsmuseet.no • Tlf. 700 92 004

Med fly til de innefrosne selfangere

Aftenposten 14. april 1956



Av Bjørgulv Hauge

Omkring 40 nautiske mil inne i isen fikk jeg endelig øye på dem. Først som en liten svart prikk i isødet, hvor jeg bare her og der hadde sett sporene efter en enkelt isbjørn som hadde trasket omkring.

Litt efter litt ble prikken større og tok form av tre ishavsskuter med den karakteristiske rigg med utkikstønnen. De tre skuter lå fast rundt et stort isflak, og nu kunne jeg også lese navnene deres: «Flemsøy», «Polhavet» og «Polartind» stod det på broen. Disse tre var de siste av de selfangstskuter som i mars ble fast i isen.



«Polhavet». Foto frå Harald Yksnøy

Det gikk slik for seg med flyturen, at flykaptein Kolbjørn Lunne som hadde fløyet «Valkyrien»s lege til den syke på «Flemsøy» hadde tatt seg en orienteringstur tilbake til «Valkyrien».

Denne tur kunne lett ha endt galt, for kaptein Lunne fant ikke «Valkyrien», og var nettopp i ferd med å snu, for å gå ned på et isflak inne i isen for nærmere orientering, da kapteinløytnant Hans Marthinsen på «Valkyrien» fikk øye på hans kurs som ikke ville bringe det i nærheten av skipet. Men gjennom skipets radio fikk man forbindelse med kaptein Lunne og gav ham riktig kurs.

Det er ikke så helt enkelt i denne isverdenen å fly med et lite helikopter som bare har vanlig kompass og liten aksjonsradius. For det finnes ikke noe som skiller det ene fra det andre. Alt er likt. Bare himmel, hav og uendelige isflater. Det er heller ikke hyggelig å ta feil av veien her, for det er langt til hjelp. Det hadde ikke minst de tre skutene som lå under oss fått erfare.



De tre innefrosne selfangstskuter fotografert før helikopteret går inn for landing. Skutene har lagt seg rundt et isflak passelig for landing for helikopteret. Det tykke isflaket var dekket av nysne. Foto frå Aftenposten 14. april 1956



«Flemsøy». Foto frå Knut M. Myklebust

Litt efter landet vi på isen, og mens flyveren tok den syke tilbake til «Valkyrien», gikk jeg om bord for å følge selfangstskutene på den siste del av turen ut gjennom isen.

Mens vi stanget oss frem meter for meter og skuta gang på gang rente seg dommande fast i svær is så det skaket og ristet, fortalte skipper Karl J. Brandal på «Flemsøy» historien om de innefrosne båter. Det var ingen store ord eller fakter, historien kom som det var en dagligdags ting. Slik er ishavsfolkene. Harde seige karer, som aldri gir seg over.

-Vi hadde fanget bare i snaue to dager på omkring den 73 nordlige breddegrad, da vi ble sittende fast, begynte han. På disse to dagene hadde vi fanget 1300 sel, og det så ut som vi skulle bli fort fullastet, for det var en mengde med sel der. Vi var åtte skuter i lag der, og alle gjorde det godt. Isen var så «slakk» at det var vanskelig å sette folk på isen for å arbeide.

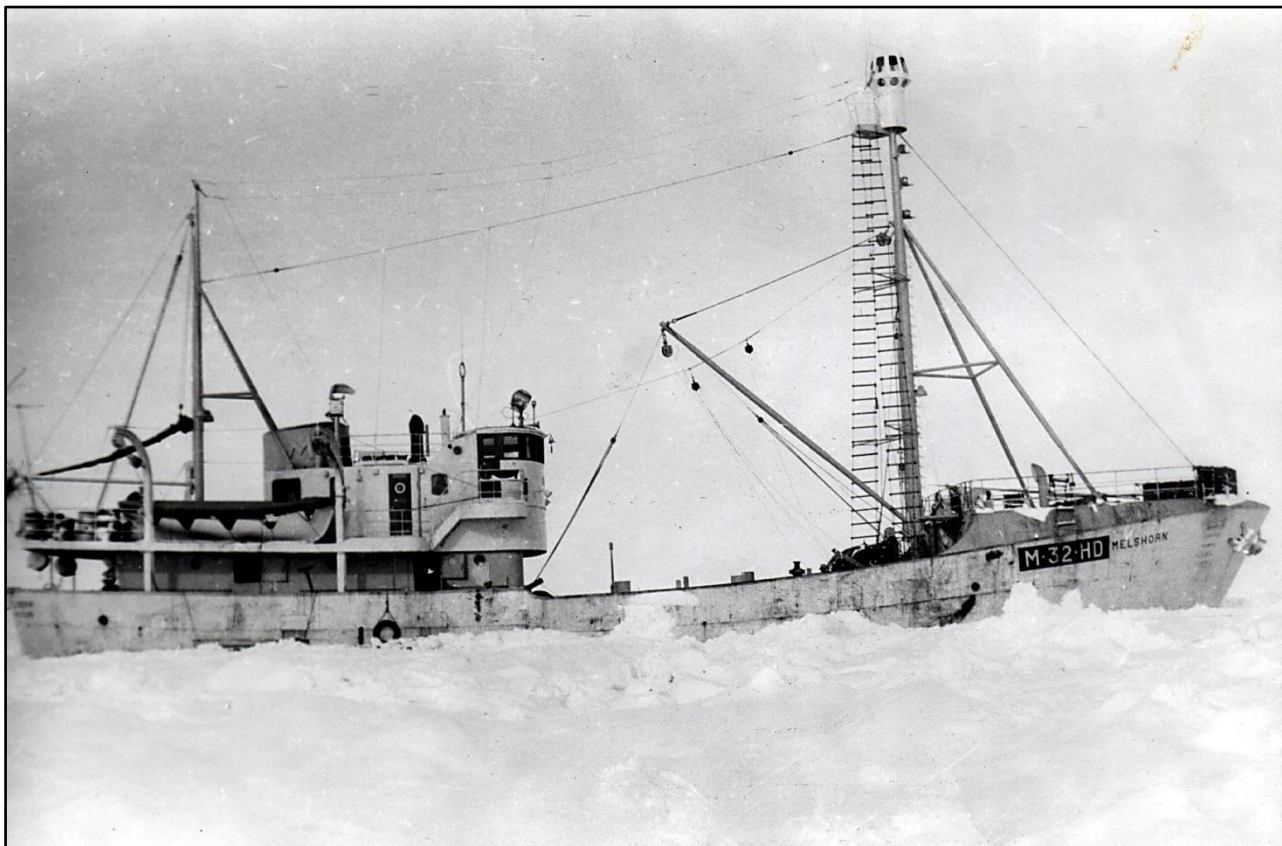
Det var om kvelden den 23. mars klokken 19 det hendte. Vi fikk en sydost kuling og plutselig smalt isen igjen som en veldig saks, og i den satt

alle åtte skutene. Da det hendte var det bare 10 nautiske mil ut til åpent hav.

Vi forsøkte alle å gå utover, det var jo ikke lange veien, men det varte ikke lenge før vi satt fast igjen. Selv den splitter nye selfangstskuten av stål, «Melshorn», måtte gi opp. Men det ble likevel den og «Kvitungen» som først kom ut. Siden fulgte «Hvalrossen» og «Furenak». «Grande» ble tatt ut av «Salvator». Så var det «Polarsel» som kom ut, og tilslutt var det bare oss tre igjen.

Jeg antar vi i alt har drevet omkring 400 nautiske mil i isen mot sydvest. Det gikk bra de første døgn, men den femte og sjette dagen begynte isen og skru.

Vi måtte bruke dynamitt for å berge skutene og skyte løs ror og propell. «Polhavet» var i den farligste situasjonen. Den lå inne i storisen som på det tykkeste var 10 meter. Når jeg nevner at flakene var fra 20 til 30 meter lange og brede, så skjønner vel alle, at det var tunge karer som kom på besøk. Vi var klar over, at skulle skruingen bli kraftigere ville alle skutene gå ned. «Polhavet» ble skrudd opp, så baugen sto en meter i været. Slik sto den i fire-fem dager. Hadde vi da fått dønning inn i isen, ville det blitt en farlig kritisk situasjon.



Selv den nye stålskuta «Melshorn» måtte gi opp.

Det var stormen fra nord som reddet oss. Den satte opp dønning hele 100 kilometer inn i isen, og dønningen brakk isen som hadde frosset sammen til et eneste stort flak. Termometeret hadde nemlig stått på omkring 20 minusgrader i flere dager.

Den 5. april fikk vi besøk av det første amerikanske fly. Mestervig Radio på Grønland hadde meldt om flyet og peilet oss. Flyet besøkte alle ni skuter og meldte fra hvordan isforholdene var rundt oss. Det var et stort firemotors fly, og det sirklet rundt oss i fem timer.

Det spurte om vi trengte noe, det eneste vi bad om var aviser og lesestoff. Det var flyets fører som loset «Melshorn» og «Kvitungen» på rett vei ut av isen. «Hvalrossen» og «Furenak» var også på god vei, men så pakket plutselig isen seg sammen om dem, bare 10 mil fra åpent vann.

Tre dager senere kom det samme fly tilbake og hadde da med seg helikopter og lege. Men det blåste storm, og det endte med at den amerikanske lege tilbød seg å hoppe ned i

fallsjerm. Det avslo vi, for vi syntes risikoen var for stor. Flyet sirklet omkring oss fra klokken 13 til klokken 15.30

-Det var da vi første gang fikk Aftenposten på besøk, småler skipper Brandal. Amerikanerne slapp nemlig ned en mengde Aftenposter og annet lesestoff.

Mens flyet var der satte vi oss i forbindelse med «Salvator»s lege, som rådet oss til å vente med å bringe den syke fra borde, til «Valkyrien»s helikopter var fremme. Derfor sa vi til den amerikanske flykaptein, at det ikke var så farlig med den syke, han ville vente til han ble ført tilbake til Norge.

Vi var allerede da klar over at den syke led av giktfeber. Vi takket amerikanerne for hjelpen, og de svarte at de var glade for at de kunne hjelpe oss litt. De oppgav også vår posisjon, og mulighetene for å komme oss ut.

Den 9. april begynte endelig isen og slakne. Litt etter litt klarte alle å komme så meget løs, at vi så smått kunne begynne å arbeide oss østover. Det er rart med den isen. «Polarsel» som bare lå fire nautiske mil fra oss, forsvant plutselig en



«Polarsel». Foto frå Arne Moldskred

dag. Den ble tatt av isen og ført hele 33 mil fra oss. Det var gjort på noen dager, og slik gikk det til at den kom løs.

Det var den svære Grønlands-isen vi var redde for å komme ut i. Vi var bare 45 nautiske mil fra Scoresby Sund og så Grønland godt, da isdriften mot vest stoppet opp. Vi stanset bare 15 mil fra Grønlandsisen og undergangen. Mens vi lå slik å drev, og en og annen gang så en isbjørn ute i isen, tenkte vi på hvor meningsløst det er at et land som Norge, som har en slik flåte og så mange båter og folk i arktiske egner, ikke eier en isbryter.

Vi synest det er en skam. Bare her i Vestisen er vi 45 skuter med omkring 900 mann om bord. En isbryter kunne med letthet tatt oss ut et døgn etter at vi var blitt sittende fast.

Det var kanskje ikke så rart at vi var bitre. Man skal også huske på at vi fangster for omkring 10 millioner kroner i sel i Vestisen bare i en sesong. De pengene kommer landet til gode, og man kom langt på vei med en isbryter for dem...

Nu er det over for denne gang. Mens vi sitter og snakker, er det allerede kommet melding om at flyet med den syke er vel om bord etter en strålende flyvning. Så er vi alene igjen inne i isen. Men vi stanger, kroker og går. Litt om senn

sliter de tre selfangstskutene seg ut av isen i kalde favntak.

Lenge etter at polarnatten har lagt seg over hav og is, kommer vi ut i slakkere is. Det uhyggelige eventyr med de innefrosne selfangstskukter fikk en deilig og lykkelig slutt. De reddet livet, men mistet fangsten. Det er forresten også andre tider selfangerne i Vestisen er bitre over.

Da de endelig fikk begynne å fange den 21. mars hadde russerne allerede lenge ligget i fangst. Flere av russerskutene var nesten lastet. Det verste av det hele, sier skipper Brandal, var at det var russerne som skremte selen da den skulle kaste ungene. Det er alle som fanget i lag med russerne enige om.

Selen tåler ikke å bli uroet de få dagene da den samles til storkast., derfor har det gått så elendig for de norske i Vestisen i år. Skal det fortsette, kan nok vi nordmenn snart si Vestisen farvel. Så trist er det. Det har vært sagt mange harde og bitre ord over radioen i Vestisen i år, hvor fangsten er så elendig at mange ikke kan minnes maken.

De fleste setter vel kursen hjem over allerede i neste uke, for å ruste ut til Grønlandsfiske. «Flemsøy» som bare fikk fangste i snaue to dager er den nest beste skute på feltet. Det er mange skuter som bare har 200-300 dyr. Men kanskje det tristeste av alt, var at så mange sel ble drept i isen under stormen.

Den samme storm som reddet de innefrosne skuter.



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for bedre helse.

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

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



coop

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

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, 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
- Bedring av senesker
- 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 40x40

Eksklusive puter

– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

