



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 4— 2015 17. årgang kr. 70,-

Leiar:

Roald Amundsen og Fridtjof Nansen møttes for første gong om bord i polarskuta «Belgica». Sidan den gong vart begge store kjente oppdagarar og skreiv namnet sitt i norsk polarhistorie med store gullbokstavar.

«Belgica» gjekk også inn i saga som det første fartøy som overvintra i Antarktis. «Belgica» var bygd som «Patria» og var konstruert av Johan Chr. Jakobsen, og vart bygd som kvalbåt i Svelvik i 1884.

Skuta vart etter kvart seld til Adrien de Gerlache i 1896 for 50.000 norske kroner og skulle brukast til ein ekspedisjon til Antarktis. Gerlache døypte skuta «Belgica» og gjekk ut frå Antwerpen den 16. august året etter.

Skip og mannskap skulle verte dei første til å overvintra i Antarktis, dog noko ufrivillig, då båten ikkje kom ut av isen før den antarktiske vinteren var over dei. 28. februar 1898 vart dei faste, og først 13 månadar etter klarte å kome lause frå isen. Dei kom attende til Antwerpen den 5. november 1899.

Seinare vart skuta kjøpt av Duc d'Orléans, som hadde sigla med Adrien de Gerlache på fleire andre ekspedisjonar. Den vart då døypt om til «Isfjord» og brukt mellom anna til frakteskute i kolfart mellom Svalbard og Noreg under den første verdskrig.

I 1940 brukte britiske styrkar «Belgica» som flytande ammunisjonsdepot, då den vart senka i Brurvika på Stangnes i Harstad under eit tysk luftangrep 19. mai 1940.

I 1990 vart vraket etter den funne ved ei tilfeldigheit av dykkerar frå Harstad dykkarklubb, og i dag vert ein kopi i fullskala-størrelse av båten bygd i Belgia. Prosjektet starta for to år sidan, og det kan enno ta fire år til før skuta er ferdig bygd. Då håpar primus motor for prosjektet, Eddy Stuer, at jomfruturen skal gå til Noreg.

Lenger nord, ved ein strandkant i Cambridge Bay på sørsida av Victoria Island nord for Canada, ligg ei anna polarskute på havets botn. Rett nok ikkje djupare enn at ein kan sjå

skutesida på den. «Maud» var Roald Amundsen si skute. Den vart bygd hjå båtbyggjar Chr. Jensen i Vollen i Asker. Den var konstruert og bygd særskilt for Amundsens ekspedisjon gjennom Nordaustpassasjen.

Etter gjennom segling av Nordaustpassasjen, som gjekk føre seg med mange hindringar, og varte frå 1918 til 1924, enda «Maud» i Nome i Alaska i august 1925 og vart seinare seld for Amundsens konkursbu.

Mens dei to andre polarskutene, «Gjøa» og «Fram», er godt bevart for ettertida ved Frammuseet i det historiske, maritime miljøet på Bygdøy, fikk «Maud» ein annan lagnad. «Maud» sokk i 1930.

No er eit nytt prosjekt godt i gang med å flytte vraket til Noreg, konservere det og bygge eit museum til det i Vollen. Tandberg Eiendom i Vollen, står for prosjektet.

Dei vil bruke 100 millionar på å frakte vraket heim til Asker og bygge eit museum på ei kunstig øy. I år var dei på plass ved vraket i juli når isen trekte seg attende, men måtte gje seg når isen igjen la seg i bukta i oktober. Arbeidet med å heve «Maud» er godt i gang, og målet er å få heva den i 2016.

Mot sør igjen i Szczecin i Polen har «Polarstar» lege i to år for full restaurering. Gjennom Isflaket har lesarane fått følge prosjektet gjennom rapportar i kvar utgåve.

Vi skal ikkje samanlikne «Polarstar» med «Maud» og «Belgica», men felles for alle er at det er private eldsjeler som står bak. Eldsjeler som ofrar enormt av si fritid for å ta vare på og formidle ei historie. Utan desse eldsjelene og pådrivarane hadde ingen av prosjekta kome vidare.

Det står stor respekt av deira arbeid for å ta vare på bitar av Noreg si store polarhistorie som vi ønsker å vere så stolte av. Vi ønsker hell og lukke, og gler oss til å følge prosjekta vidare.

Gode lesar. Det går mot jul, og Isflaket er ute med fjerde og siste utgåve i 2015. 17. årgang er såleis over, men vi gler oss alt no til å kome i gong med ny årgang med meir polarformidling i 2016.

I denne utgåva av Isflaket får vi lese om fangstmann Erling Enoksen, og alle overvintringane hans.

Det er Bjarne Harald Brobakk som har forfatta ein artikkel basert på eit møte dei to hadde på Storsteinnes sykeheim.

Blåst Film hadde i 2014 premiere på filmen Ishavshanda om bord i ishavsskuta «Aarvak». No har dei vore i Kina og synt fram filmen. Dette «reisebrevet» kan du lese meir om i denne utgåva, og også få svare på om dei et selkjøt i Kina.

Jens Peder Brandal har hatt samtalar med Arnljot Rolandsen som fortel om sine ishavsturar, og Jarl Brandal fortel om korleis det var å vere læregut på Brandal Motorverkstad som i dag er ein del av Ishavsmuseet.

Vi møter også Bjarte Vartdal som har vorte intervjuet av Joachim Åsebø.

I spalta Frå arkivet har vi med ein artikkel av Ludvig Holstad, og i spalta Eit 100 års minne får vi lese dagboka frå siste turen med «Runne» i 1915.

John Giæver deler med oss historia frå då «Jopeter» vart att funnen, og vi får lese om korleis det går med restaureringa av «Polarstar».

Eg ynskjer alle lesarar god jul, og eit godt nytt år.

Brandal 24. november 2015

Webjørn Landmark

Redaktør

Rosinposen

Turane på ishavet var ofte langvarige, dei kunne vare i fleire månader. Og det var ikkje rart at skipper og mannskap tenkte på dei heime og lengta.

Og ein sunnmørsskipper fekk ein gong på heimturen spørsmål om korleis han greip det an når han kom heim. -Du har huset fullt av ungar, så det er vel ikkje så lett å få vere i fred med kona då? - Åh, sa skipperen, eg he med meg ein pose rosiner til borna som eg tømte ut over stovegolvet!



Innhald

Fangstmann Erling Enoksen	side 4
Til Kina med Ishavshanda	side 8
Brandal Motorverkstad	side 13
Rolandsen blar i minneboka	side 17
Jopeter sin oppstandelse	side 32
Fårlegt hav	side 36
Minne frå Sør-Georgia	side 40
Selfangst	side 42
Ein av dei siste	side 48
Nytt frå Ishavsmuseet	side 50
Rapport frå Polarstar	side 51
Runne – eit 100 års minne	side 54

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

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

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Brandal» med håkjerring i bommen. Foto: dr. Bjørn Berland

ISSN 1891-9480

Erling Enoksen, Vassvoll Fangstmann og gårdbruker

Av Bjarne H. Brobakk

Erling ble født den 13. juli 1903 på Sandøyra i Balsfjord, i same distrikt som så mange ishavsfarere kom fra.

Han var som ungdommer flest, og utfartstrangen og behov for arbeid og fortjeneste var stor. Tromsø ble første stopp i hans karriere. Her kjørte han med egne hester i by og havnetransport fra 15 års alderen.

Av gammel balsfjordkultur og kjennskap til ishavs- og overvintringsfangst, ble søket etter god fortjeneste og eventyrlyst for stor.

Han hyrte seg som fangstmann med «Nordhavet» til Vesterisen vinteren 1919. Det ble god fangst og fortjeneste.

Men sjøverken har vel satt respekt i mer solide karer enn Erling, så det ble med denne ene turen på ishavet.

Søken mot nord, fangst og eventyrlyst opptok han, og det skulle bli Spitsbergen samme vår med jakten «Elida», tidligere eiet og ført av skipper Nils Larsen, Balsfjord.

På sommeren og høsten hadde han forskjellige jobber. Han likte seg på Spitsbergen, og ville bli der.

Da det kom rykter om nedsendelse med siste båt, tok han ingen sjanser og gjemte seg i bygningene ved gruveinngangen til «faren» var over. Da dro han til hollendernes kullgruvedrift i Green Harbourg, der han var kjøkkengutt den første vinteren, 1919-20.

Her var det flere kjente ved anlegget, blant dem Karl Øvre fra Sagelvatnet, som han ble god kompis med.

Påfølgende vinter, 1920-21, fikk han vaktmannstjeneste på Kapp Laila i Colesbay, for en russisk jøde ved navn Levin.

Erling fikk denne vinteren tilnavnet «Coalbay», et navn han skulle bære hele sin karriere der nord.

I oktober denne høsten fikk han også jobb på steintippen hos det Anglo russiske gruveselskapet i Gruvmant.

I tillegg begynte han fangst etter rev i nærområdene. Veien til arbeidsplassen gikk i ulendt terreng, og han gikk i all slags vær til og fra skift. Underveis røktet han feller, så turen kunne bli både en og to mil lang.

Erling fikk fangstteft og ville på nordsiden på de beste fangstfeltene.



Motiv fra Kings Bay. Foto fra H. Hjelte.

På våren 1921 rodde han i sin nordlandsbåt fra Colesbay til Kings Bay, en strekning på ca. 20 mil, tilsvarende Storsteinnes-Tromsø tur/retur. Han hadde opphold halvveis, i Forlandsundet, hvor han dro båten på land, kvelvet den og sov under den etter å ha kokt og spist sju ærfugl egg.

Den sommeren arbeidet han på steintippen til kullgruvedriften i Kings Bay, før der for alvor skulle bli fangst på Kapp Mitra området med Ebeltoftthavna som hovedbase, hvor han fangstet alene vinteren 1921-22.

Resultatet denne vinteren ble 23 rev. Prisene var på topp det året, 300-400 kroner for hvitrev og opp til det dobbelte for blårev.

Sist i mars rodde han til den meteorologiske stasjonen Quade Hook, og ifølge Devolds bok, spurte bestyrer dr. Schafner, da han fikk høre om hardhausen som plutseligvar dukket frem fra isøde:

«Wo ist den Mann fra»? «Han ska' vær' fra en plass som kalls' Balsfjord», var det en trønder som svarte. «Nå, fra den Balsfjord. Ja. Ich habe siden lenge gehørt, das die Balsfjordingen frøktelige Folke ist. Ja. Die Norweger, die Norweger, sie bekommen ja grosse tolleknife

zum Spielzeug als ganz kleine. Welche Barbaren»!

Vinteren etter, 1922-23, var hovedbasen på Kapp-Wijk, hvor han også nå fangstet alene i Dickson fjorden med godt resultat. Det var da gått fire år der nord, og han tok turen hjem om sommeren og besøkte slekt og venner.

Så overvintret han ett og to år om gangen mellom 1923 og 1927 på Kapp Mitra, og Krossfjorden, for det meste alene.

Han fangstet også for Northern Exploration og hadde Børre Trøhaug i opplæring. Børre ble en dyktig fangstmann, og han fortsatte sitt fangstliv på Øst-Grønland.

I 1927-28 «overvintret» han på fastlandet, og kjøpte da gården på Vassvoll ved Lille Fiskelausvatnet.

Det skulle kapital til for å starte gårdsdrift, så det måtte bli ny overvintring på fangst.

Våren 1928 bar det nordover igjen, og denne gangen med Arnfeldt Pedersen Kullstad fra Sørkjosen som fangstkompis.

De førte opp hus i Ebeltoftthavna på Kapp Mitra, men Vestre Wijdefjord fangstfelt ble ledig, og de fangstet der med Krosspynten som hovedbase, og bistasjoner var Mushavna, Jakobsenbukta, Gråhuken og «Wiedbay».

Påfølgende vinter, 1929-30, var han i Ebeltoftthavna sammen med Sverre Hansen fra Hillesøy. De fangstet i Krossfjorden og Kapp Mitra. Da var det igjen gått to år i isødet, og det ble tur ned til fastlandet.

Under oppholdet i Tromsø ble huset i Ebeltoftthavna solgt til Alfred Johansen, Tromsø, for 250 kroner.

Dette forteller litt om prisene på prima vinterfanget reveskinn, som kunne gå for opp mot 400 kroner, mot hussalg for 250 kroner.

Det ble rustet for ny tur, denne gangen sammen med den eldre broren Alfred.

Vinteren 1930-31 lå de delvis sammen, men mest på forskjellige bistasjoner i Østre Wijdefjorden.

Hovedbasen var Austfjordnes, som var en gammel russerhytte som var påbygd i 1921.

Fangsten ble drevet på begge sider i fjorden, nordover mot Gråhuken og Mooselbay.

Erling ble kjent som en dyktig hundekjører, og hadde også i sitt hundespann en hund hvis «bestefar» hadde vært til Sydpolen med Roald Amundsen.

Hundespannet skulle også i et tilfelle bli hans sikre redning under en tur fra Gråhuken innover mot Wiedebay, da han i mørkret og dårlig vær kjørte i en åpen råk.

Men redningen ble «hunderompa» som han fikk tak i, og hundene svømte med han inn mot fast iskant igjen.

En rotur han hadde alene fra Austfjordnes til Gråhuken sent på høsten, skulle bli strabasios, da det røk opp med uvær. Høye bølger, sterk vind og snø kave møtte han ved ankomst Gråhuken, som er mot åpne havet. Bølgene laget svære landbrått, og det ble en vanskelig landgang, for båten måtte også berges.

Baugreipet på båten knyttet han rundt midjen. Så rodde han så langt råd var, til båten begynte å hugge i bunnen, og hoppet så i mørket i den retning han mente var mot sikkert land.

Det bar litt opp og ned i fjæra på de høye bølgene og islagte steinene, men han dukket og tok tak i stein og tang på retur, og forserte imot land på landbrått.

Det gikk bra med båt og mann, han hadde bare litt skrubbsår på knær og albuer. Alene skriker man ikke etter hjelp, men begge disse gangene fikk han nyvaskede klær og et sjøbad som belønning for egen redningsdåd.

Et annet tilfelle var da han tok landeveien vestover alene fra Gråhuken med hele vinterfangsten og alt utstyret.

Om kvelden kom han til Bjørnhamna i Sørgatt etter å ha tatt veien over isen gjennom sundene innenfor Norskøyan, Amsterdamøya og Danskøya.

Morgenen etter våknet han, gikk ut for å se i vær-lune, det var total forandring i været.

All isen i sundet var brutt opp av den tunge havdønningen og ført bort av strøm og vind, så det var i ellefte time han kom over, og denne gangen tørrskodd.

Erling var kjent som den ensomme, og en dyktig fangstmann i 1920-årene.

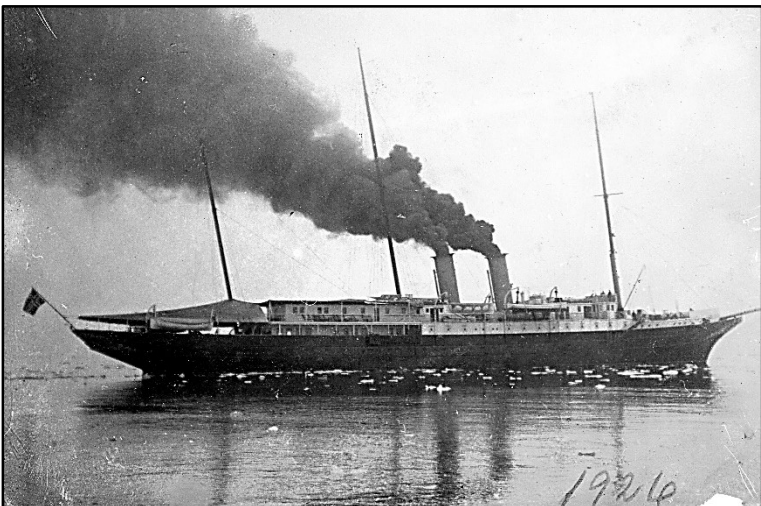
Og få, om noen, kunne vel tilbakelegge sånne distanser til fots som han. Han ble også beskylt som en tyv-fanger, men det er vel ikke så greit å være så mye større og kraftigere enn sine fangstbrødre, og få så mye bedre fangstresultat. Slik kan det vel bli å hete tyv-fanging.

Det var på 1920-tallet mye fangstfolk, og veldige is år med lite fangst på hver fanger, men prisene var gode. Fangstresultatene var fra 20 til 50 rev per år.

Bare fire, fem ganger fikk han bjørn, men han fikk også besøk av snøugler, som tok fangst av fellene, og til slutt gikk i dem. Det gikk også mye fangst tapt da isen stadig brøt opp, og fjorden ikke var farbar.

Erling fortalte at han ved flere anledninger mens han var alene så lys der det ikke var mulig at det kunne være folk, men han tok det som et godt tegn i mørketida.

Kostholdet på hans overvintringer var hermetikk og forskjellige sorter bønner, og så landets produkter, som fisk og vilt. Særlig var kobbbeblod hans favoritt, noe han porsjonerte og hadde over hele vinteren. Erling var heldig og holdt seg frisk på alle sine overvintringer.



Turistbåt ved Kings Bay 1926. Foto frå H. Hjelle

Alle jegere har vel en drøm om å skyte gullfuglen, hvilket også kunne blitt Erlings store bragd.

I 1920-årene, som nå, var det mye turister og rikfolk på arktiske reiser og cruises om somrene. Erling ble kjent med en ung pariserinne som kom med M/S «Stella Polaris» til Kings Bay om våren, og gjennom sommeren planla de overvintring sammen.

Men uheldigvis reiste hun sammen med sin far, og han tok datteren med seg ned om høsten, og Erling måtte overvintrere alene også denne vinteren.

Erling fikk være på Spitsbergen det tiåret som det skjedde mye i nordområdene, kanskje de mest aktive årene i framstøtene mot Nordpolen. Fra sitt opphold i Kings Bay overvar Erling både Roald Amundsen og Umberto Nobiles fremstøt mot Nordpolen, henholdsvis 1925-26 og 1928.

Før siste avreise fra Tromsø på ettersommeren 1930 fikk han også overvære ilandbringning av kistene til polfarer Salomon August Andr  og hans menn etter gjenfunnet på Kvit ya, 33 år etter den mislykkede polferden.



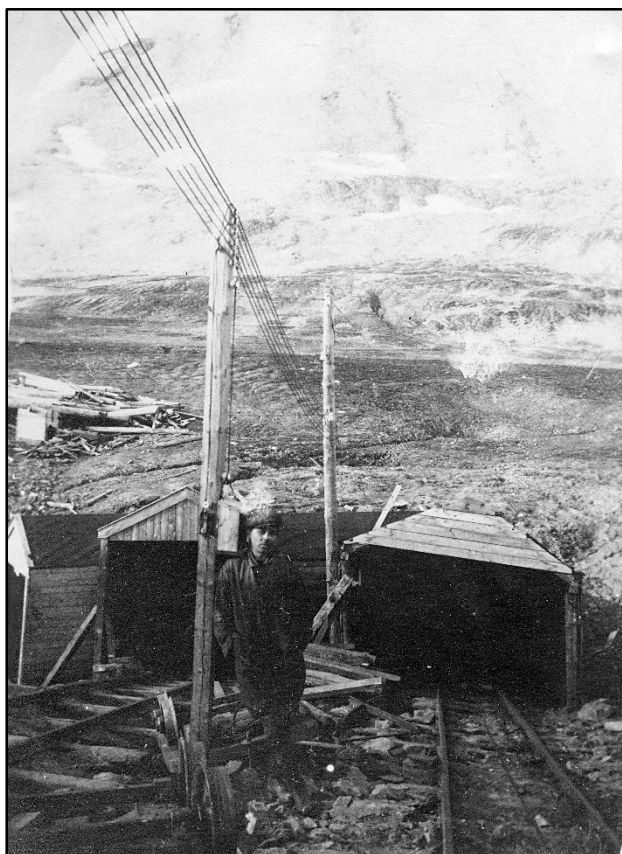
Roald Amundsen gjer seg klar til flygning frå Kings Bay. Foto frå H. Hjelle

De somrene han var der nord arbeidet han på steintipp og daganlegg for gruveselskapet i Ny-Ålesund.

Han var friluftsmann, og ville aldri prøve seg inne i gruva.

I tillegg drev han med dunsanking og fisket mye arktisk sjørøye på Kapp Mitra og i Mooselbay.

En v r og sommer før han reiste ned til fastlandet, kjørte han gruveheisen ved dag



Ved inngangen til gruva. Erling var friluftsmann og ville ikke jobbe inne i gruvene. Foto frå H. Hjelle

anlegget i Kings Bay, og fikk avløsning av to menn fra Midt-Norge.

Da han var ankommet Tromsø, fikk han høre at begge var omkommet i en ulykke med gruveheisen, samme jobb som han hadde fått avløsning fra. Men Erlings skjebne var en annen, han skulle bli en gammel mann.

Erlings faste båt og fastlandsforbindelse i alle år var fangstskuta «Sjøliv» og skipper Nils Vollan som tok med fangst ned og forsyninger opp. Siste avreise fra Spitsbergen var sommeren 1931.

Henting var avtalt året i forveien, og «Sjøliv» drev denne sommeren også fangst på hvitfisk. Da «Sjøliv» plutselig i tykk tåke dukket opp ved land utenfor hytta på Austfjordneset, kom det for brått på Erling. Han kjente ikke igjen båten, og var usikker på om det var hans sambygdingar.

Beskyldninger om tyvfangst og røveri stakk han dypt, og etter så mange år mest alene i isødet var han blitt usosial.

Resultatet ble at Erling tok vinterfangsten og det meste av utstyret og gav seg tundraen i vold, før de fikk kontakt med ham.

Hans Løvli fra Sørkjosen, som var maskinist om bord, og kjente Erling godt, kom seg på land og fikk meglet, så de slapp og fange ham.

Da hadde det gått vel ti år der nord i polarlandet. Ved ankomst til Tromsø viste det seg at prisene på reveskinn var falt, så de vel 40 revene ikke dekket utgiftene, og det ble med andre ord en konkurstur.

Det ble ikke til en flaske Maursund engang. Denne gangen var det godt å være med sine egne, og han fulgte «Sjøliv» til Tennes, hvor han gikk i land med alt sitt pikk-pakk på ryggen og tok «apostlenes hester» til Vassvoll.

Der drev Erling og kona Mina sin kjære gård sammen frem til pensjonistalderen.

De drev for det meste med geit, men også ku og sau. Erling var flere år en av daværende Malangens største melkeleverandører, ja ett år også den aller største.

Gården drives i dag som moderne geitebruk av dattersønnen.

Erling ble født og vokste opp som balsfjording, ble malangsværing som gårdbruker, før han i 1964 igjen ble «storbalsfjording» etter kommunesammenslåingen.

Mange av Erlings slektninger, barn, barnebarn, nevøer og nieser er og har vært på Spitsbergen, men ingen på overvintringsfangst.

Etter et slagtilfelle var han de siste årene på Storsteinnes sykehjem.

Jeg besøkte han der, og vi pratet om Spitsbergen og fangstlivet der nord, og den siste underskuddsturen.

Alder og sykdom til tross, han mintes av hele sitt hjerte de opplevelsrike årene der nord sine dager til ende. Erling ble 82 år.

Til Kina med Ishavshanda

Av Sturla Pilskog

Ei historie om «smugling» av selkjøt og deltaking på ei «hemmeleg» visning av filmen Ishavshanda.

Tidleg i september fekk vi i Blåst Film ein e-post frå Kina. For ein gong skuld var det ikkje såkalla «spam» (søppel post) med lovnadar om millionar av kroner frå ein eller anna grand onkel, men ein invitasjon til å vere med på ei visning av filmen vår, Ishavshanda, i Guangzhou Times Museum.



Frå premieren på filmen Ishavshanda om bord i «Aarvak» april 2014.

Medverkande selfangarar i filmen «Ishavshanda» fekk blomar og takk etter premieren. Frå v. Arve Røyseth, Rolf Nakken (delvis skult), Jetmund Voldnes, Odd Eiken, Tore Nedrelid, Idar Kaldhol, Ivar Vartdal og Arnljot Rolandsen. Også medverkande, men ikkje tilstades på premieren, var Roger Korsnes og Reidar Pilskog. Foto: Sven-Aslak Veiseth.

Vel, kor ofte verte ein invitert til Kina? Eg hadde aldri vore i Kina før, og såg heller ikkje for meg at det skulle kome andre gode moglegheiter i den nære framtid.

Eg svarte Kina og takka for invitasjonen. Det viste seg så at det ikkje var det offisielle Kina som hadde skrive til meg.

Det uoffisielle Kina, «undergrunn-Kina», skreiv tilbake og fortalde at visninga no hadde blitt noko usikker då den faktisk var illegal og ikkje hadde gått gjennom sensur. «Undergrunn-Kina» ville vende tilbake.

Eg stussa, men samstundes stod det svart på kvitt at det norske konsulat ville betale for reisa mi.

Hm, så farleg kunne det vel ikkje vere viss Noreg var involvert? Noreg som no for tida gjer alt for å bøte på forholdet til Kina etter den «famøse» fredspris overrekkinga for nokre år tilbake.

«Undergrunn-Kina» vende etter nokre dagar tilbake med grønt lys. Dei skreiv at eg måtte skunde meg å søkje om visum, men at det ikkje var så lurt å fortelle at eg var dokumentarfilmskapar (noko som i verste fall kunne gjere at eg ikkje fekk visum i det heile).

Tenkje seg til, norsk «fredspris dokumentarist» i Kina, klart, dette forstod eg vi måtte unngå, og eg gjekk såleis til Kina sitt visum senter i København og fortalde eg skulle til Kina som turist.

- Kva yrke eg har? Hm, jau, eg er kunstnar, svarte eg så, eg ville jo ikkje lyge, og kunstnar tittelen er brei, god og anbefalt av andre «hemmelege» Kina reisande.

- Kva slags kunstnar? Eh, jau, eg driv med fotografi og sånn... «og sånn» burde eg kanskje ha haldt tilbake.

- Kva slags fotografi? Eh, jau, eh... (kva skulle ein så svare?).

- Er det landskapsfotografi?, spurde skrankedama. JA!, svarte eg letta, for dette låg under kategorien av det eg nokolunde faktisk driv med.

Jahaja, sa ho så, då må du skrive under på dette papiret som fortel at du ikkje vil ta med deg kameraet til Kina!

Det kunne eg leve med, og fire dagar seinare ringte ho og sa at eg kunne kome og hente visumet mitt. Eg skreiv hurtig ein e-post til «Undergrunn-Kina» om at visumet mitt no var klart, og spurte dei likegodt om eg skulle ta med noko selkjøt til publikum.

Ja til selkjøt! Kom det prompte med ein «smiley» attåt.

Eg skreiv deretter til Webjørn og Beathe på Ishavsmuseet og spurde om dei hadde noko spennande materiale på engelsk som eg kunne ta med. Og om dei kanskje hadde noko tørka selkjøt dei kunne sende med?

Jau, dei ville sende meg ei bok, men var usikre med tanke på å sende selkjøt. Ingen problem tenkte eg, eg har nemleg ein hemmeleg Grønland kontakt her eg bur i København, grønlandarar elsker jo selkjøt, so han måtte jo ha noko liggande?

Nei, svarte han. Nei? Spurde eg. Nei, ein må ikkje ta med selkjøt og selje selkjøt innanfor EU. Og sist gang eg sjekka var Danmark enno medlem av EU, sa han overberande.

Skitt, sjølv sagt, jau, eg hadde jo tenkt tanken men aldri i grunnen heilt førestilt meg at det skulle vere så strengt (som om berre litt selkjøt skulle vere meir ok...).

Men «privat bruk», og ikkje sal, måtte jo vere ok? Eg sette i gang plan B som eg pleier, og ringte ho mor.

Mamma, vil du vere so søt og dra ut på Ishavsmuseet og hente noko tørka selkjøt og sende det til København? NB! Husk, det er kanskje ikkje lov til å sende selkjøt til EU, so du må ikkje skrive selkjøt på pakken, heller kanskje berre «tørka kjøt»?

PS! Vil du også vere søt og sende med noko Freia mjølkesjokolade? (Denne siste var sjølv sagt til meg sjølv).

Jau, ho mor kan ein alltid stole på, og pakken vart sendt torsdag, ei veke før avreise. Erfaringsmessig tek slike sendingar som regel eit par dagar.

Men pakken kom ikkje, ei heller etter dag fire og fem. Søren òg, så hadde nok dei «spesial-luktande-selkjøt-toll-hundane» stoppa pakken på grensa, det var iallfall slik eg såg det for meg.

Avreisedagen kom, og eg hadde pakka det heile, inkludert ei 20-30 filmlakatar som dei også hadde bedt meg ta med.

Heldigvis var eg også litt lur denne dagen (det er jo ikkje alle dagar ein er det) - eg sjekka

nemleg postkassa vår rett innan avreise. Yes!, der låg pakken frå ho mor og selkjøtet var intakt.

Eg la det ned i kofferten som det siste eg gjorde før eg kyssa familien farvel og hasta av garde til Kastrup Lufthavn København, der SAS ville flyge meg direkte til Beijing, med vidare fly frå Beijing til Guangzhou.

I Beijing låg tåka (eller forureininga?) tjukk, og gradestokken viste 10 grader. Eg tenkte på kjøtet i kofferten min då det ikkje skulle vere so populært med privat «import» av mat til Kina.

Men eg var kald (som i spion kald), hadde tross alt fått selkjøtet inn i EU og tenkte at det verste som kunne skje var at dei tok frå meg kjøtet. Men kinesarane smilte og vinka meg vidare. Seinare fekk eg vite at det mest var i fersk kjøt faren låg (so mykje for kalde meg...).

Vel framme i Guangzhou (Sør Kina, eit par timar med tog til Hong Kong) møtte eg, med sine 10 millionar innbyggjarar, det som kanskje er business by nummer ein i Kina, kor ein då finn mange av dei velkjende merkevarene sine fabrikkar.

Her vart det plutselig t-skjorte ver og 30 grader, den perfekte setting for film frå ishavet. I tilkomsthallen stod der ei søt jente med ein plakat med Sturla Pilskog på. Heldigvis ikkje på kinesisk.



Boligblokk med museum i Kina. Slik får dei kunsten heim til folket! Foto: Sturla Pilskog

Språkbarrierar kan ofte vere eit problem, men kan også alltid løysast på fornuftige måtar. Ikkje ein gong heime i Noreg er det alle som forstår det når eg seier eg kjem i frå Hjørungavåg. Nei,

då var det mykje lettare å seie namnet på staden kor Blåst Film høyrer heime, nemleg Leikong (Lei – Kong!).

«Undergrunn-Kina» var ikkje så hemmeleg skulle det vise seg, eg vart svært vel teken i mot og kjørt direkte til museet der filmen skulle visast eit par dagar seinare.

På museet stod tre damer og spurte meg sjenert om noko eg ikkje heilt fekk taket på. Eg såg på dei, og dei såg på meg, deretter på kvarandre, og eg kjende det som om dei stod og tenkte på om dei skulle freiste å spørje meg ein gong til, eller om det kunne vere frekt?

Eg sette opp mine «ver snill og spør ein gong til» auge, før det gjekk opp for meg kva det var dei ville. Selkjøtet!

Var det så at eg hadde teke det med? Jau, så var det, og eg overrekte dei det gode kjøt, og dei takka som om det var reint gull dei hadde fått i hendene. Lite ante eg kor populært kjøtet skulle bli eit par dagar seinare.



Film frå nord, i Kina. Foto: Sturla Pilskog

Museet var noko spesielt, bygd inn i ei vanleg boligblokk, med ideen om å få kunsten heim til folket.

Genialt, spør du meg, og det var også forseggjort, med resepsjon, bokhandel, kafé og visningsrom i første etasje, og utstillingslokale på taket av blokka (19.etasje) med ei fantastisk utsikt ut over nabolaget.

Dette var også i mi ånd. For sjølv om filmen er noko kunstnarleg anlagt, handlar den om jordnære menneske. Derfor var det fint å ha premiere på Aarvak for nesten to år sidan, derfor er det fint å vise filmen her i første etasje i ein typisk kinesisk storby heim.



Shanshan-leder Beyond Frozen Point & Sturla

Visningslokalet var så og seie open heilt ut til gata. Visninga var hemmeleg på den måten at den ikkje var ein del av det offisielle museumsprogrammet, men heller ikkje så hemmeleg at den ikkje var open for alle.

Sist år hadde ei anna visning blitt stoppa av «sensur politiet», ein norsk film om Sri Lanka – sistnemnde har vist nok eit godt forhold til Kina, og filmen sin norske regissør reiste den gang til Guangzhou utan å få vist filmen sin.

Men her var det både hengt opp plakatar og eit par TV-skjermar viste reklame frå filmane.

Og på sjølve dagen kom også den norske generalkonsulen.

Vi hadde ein kort prat rett før visninga kor han gjetta postnummeret til Hjørungavåg.

Han bomma noko, hamna lenger sør, men postnummer interessa var iallfall ikkje til å ta

feil av (han hadde jo tross alt slekt på postnummer 6035).

Elles var det mest ei 150 unge kinesarar, og eit par svært tolmodige ungar, som hadde møtt opp til visninga.

Eg kjende att nokre av ansikta frå ei anna visning eg hadde vore på dagen før, kor det også var vist filmar med tema frå vårt kalde nord.

Til den visninga hadde eg sete og lytta til bilane som tuta i eitt sett utanfrå, smoothie maskina som gjekk kvart tiande minutt i kafeen ved sidan av og borna som spelte ball i bakgården på den andre sida.

Såleis hadde eg mest ikkje klart å fokusere på filmene i det heile. Men dette bråket som eg enno ikkje hadde lært meg å stenge ute, uroa ikkje dei lokale tilskodarane.

Dei var, gjennom visninga, meir opptekne av å ta bilde med telefonane sine av dei «kalde» bilda på filmlerretet.

Dette gjentok seg så på visninga av Ishavshanda, og bilde av onkel Reidar (Pilskog), Arve (Røyseth), Jetmund (Voldnes) og dei andre i filmen Ishavshanda går nok i dag rundt som ein farsott på ymse telefonar i Kina og truleg spreidd på «Renren» (Kina sitt svar på det forbode Facebook).

Vel, det var jo noko ein berre kunne tenke seg til, men truleg presenterte filmen noko heilt nytt for mange av dei som såg den. Få om nokon hadde vore i desse nordlege traktene, vist nok ein draum for mange.



Sturla kåserer og svarar på spørsmål om Ishavshanda etter visninga, selfangar Jetmund Voldnes på lerretet i bakgrunnen.

Interessa viste seg også att i spørsmåla publikum stilte meg etter visninga: Kvifor er det so mykje fokus på natur i dei norske filmene?

Har du fleire historier om desse fangstmennene?

Kva er livshistoriene deira?

Kva var forholdet mellom mann og sel(!)?

Der var faktisk ikkje tid til alle spørsmåla og mange folk vart att etter filmen for å snakke meir.

Ein kvinneleg journalist ville også at eg skulle skrive ein artikkel om fangstfolket sitt liv til eit magasin i byen.

Heldigvis fekk også eg moglegheit til å høyre meir om livet i Kina, som nok er mykje meir moderne enn eg først hadde sett for meg.

Kva så med selkjøtet? Skåla med det oppskore tørka selkjøttet gjekk rundt i lokalet og var tom på ein, to, tre. I Kina et dei altså sel.



Både små og store likte røykt og turka selkjøt i Kina, og skåla vart fort tom. Foto: Sturla Pilskog

Til sist ønskjer eg å rette ein takk til Ishavsmuseet ved Webjørn og Beathe. Takk for positiv haldning og alltid god handling i høve skapinga av filmen Ishavshanda, både gjennom utvikling, produksjon og filmens liv i ettertid. Tusen takk også til fangstmennene som stilte opp i filmen. Utan dykkar tolmod, historier og hender, ingen film.

Litt om Ishavshanda si ferd etter premieren i april 2014.

Meininga med Vestnorsk Filmsenter sitt Kjølv prosjekt vart at regissørane skulle lage ein film i samarbeid med ein kulturinstitusjon på Vestlandet, om kystkultur.

Tanken bak var å produsere ein film som både kunne fungere på museet og i andre typiske filmarenaer, som filmfestivalar og liknande. Den skulle vere eit fritt kunstnarisk prosjekt.

Ishavshande kom såleis til gjennom eit samarbeid mellom Ishavsmuseet og Blåst Film, ved Are & Sturla Pilskog.

Filmen var først og fremst tiltenkt visning på museet og premieren kom 25. april 2014 på sjølvaste Aarvak. Her etter har den vore ein del av utstillinga på museet.

Filmen fekk filmfestivalpremiere dagen etter i Volda, på Den Norske Dokumentarfilmfestivalen.

I mai reiste den til Fredrikstad på Nordic/Docs og seinare på hausten Bergen internasjonale filmfestival. Distribusjonsavdelinga i Norsk Filminstitutt var svært begeistra for filmen og meldte at dei ville stå for vidare internasjonal distribusjon, samt at dei ville ha med filmen på den årlege dvd utgjevinga «Årets beste norske kortfilmar». Ei stor ære.

I januar 2015 reiste Ishavshanda til Noreg sin største filmfestival, Tromsø internasjonale filmfestival, kor filmen var nominert til Tromsøpalmen (for beste film frå nordområda). For regissør Sturla var dette nesten som å kome heim, då han både har studert i byen, samt har arbeid som frivillig på filmfestivalen.

I tillegg står jo også selfangsthistoria sterkt i denne byen.

Filmen vart utteken til den anerkjente festivalen Eurodok, Oslo i mars.

Etter at Norsk Filminstitutt tok over distribusjonen har filmen også reist ein del ut i verda, mellom anna til Bergamo Film Meeting, Italia. ViewFinders: Atlantic Film Festival, Canada. BuSho International Short Film Festival, Romania. Og no seinast på rundtur i Kina, under programmet «Beyond Frozen Point: Stories from the North», kor filmen har blitt vist både i Shanghai, Beijing, Xi'an og Guangzhou.

På Ishavsmuseet kan du sjå filmen kvar dag i ordinær opningstid.

Lampekuppelen

I ishavstida var det mykje liv og røre i Brandal. Ved kaiene og i bøyer ut for land låg skutene når dei ikkje var på fangst. Og der



var fabrikkar og motorverkstad, fleire daglegvarebutikkar, bakar, skomakar og slaktar. Folk kom langveges frå for å få seg arbeid på land eller sjø.

Ein dag i den tida var det ein kar som arbeidde på ein motorverkstad i bygda som var uheldig og fekk seg ein kakk i hovudet slik at han svimte av og vart liggande på sementgolvet. Dei andre visste ikkje heilt kva dei skulle gjere, heilt til sjefen kom på at han hadde ei flaske cognac på kontoret.

Han sprang stad og henta flaska, men kom så på at han hadde ikkje glas. Då gjorde han seg ikkje meir føre enn at han skrudde ned lampekuppelen i taket og slo i ein stiv dram, heldt opp hovudet på karen som hadde livna litt til, og let han drikke. Han smatta og kom seg straks litt til.

- Vi får vel gi han ein kuppel til, sa sjefen. Og pasienten sa ikkje nei takk. Etter ei stund køyrde dei mannen heim til kona slik at han skulle få litt ro etter uhellet. Om ettermiddagen ringde sjefen heim og ville vite korleis det gjekk. - Jau, det står no bra til med han, sa kona, men eg lure no på kva dokke he gjort med 'nå, for han vil berre danse!

Læregut ved Brandal Motorverkstad

Av Jarl Brandal

Tidligere Brandal Motorverkstad ligg litt i skuggen av Ishavsmuseet. Her er ikkje så mange som tittar på meg, dei hastar forbi til ei eller anna tilstelling. Eg stopper utanfor, minna tar tak i meg. Eg høyrer latter, takfulle slag mot ambolten i smia. Eg ser for meg den gamle handsveiva boremaskina. Ja, det var første jobben eg vart sett til å utføre; det skulle borast hundre hol i ein botnventil.

Maskina sto heller ikkje så høveleg til. Ho var plassert like ved den raudglødande, oljedrivne varmeomnen som strevde med å varme opp verkstadhallen.

I 1952 vart eg konfirmert. Som mange andre måtte eg velje kva eg skulle satse på, men der var ikkje så mange val. Det var realskule eller sjølivet som fengde mest.

Tidleg fekk eg erfare at nokon sjømann kunne det ikkje bli av meg. Eg hugsar godt då eg som niåring saman med tvillingbroren min Magnar fekk vere med far vår på fisketur. Robåten oppførte seg bra i byrjinga, men då vi runda Kvitneset, kom det nokre bårer som eg slett ikkje sette pris på.

Magnar stod smørblid og duva i lag med bårane, men sjølv låg eg på kne og spydde. Far kremta og ymta frampå at Magnar vart det sikkert sjømann av.

Med meg såg han lite lysning, så fisketuren for min del resulterte i at eg vart sett på land på Buhammaren. Så måtte eg gå på berg og fjøre for å kome meg heim.

Mor mi tok godt imot meg og trøysta meg, far vart hardt tilsnakka då dei kom heim for at han utsette meg for å gå den farlege vegen.

Det hadde vorte folk før av mange som ikkje tolte sjøen, sa ho. Ja, tenkte eg utan å seie noko.



Ishavsmuseet, Brandal Motorverkstad til venstre. Foto: Sigrid Jønsson

Læregut

Brandal Motorverksted AS blei starta i 1949. Eigar og dagleg leiar var Peter Runne Brandal. Aktivitetane ved Karlsten-reiarlaget hadde etter kvart blitt mange.

Karlsten vart då samd med Brandal Motorverksted om eit samarbeid. Reiarlaget hadde behov for ein verkstad som kunne ta på seg alle oppdraga med vedlikehald av motorar og utstyr, som omfatta fangstbåtar, lettbåtar og notbåtar.

Det var også behov for arbeidskraft til utbygging og vedlikehald av sildoljefabrikken og seinare med mjøllageret og notbøteriet – og mindre oppdrag om bord i ishavsskutene.

Hausten 1953 byrja eg som læregut ved Brandal Motorverkstad AS. Eg stod på venteliste, og då Inge Dragsund, som var læregut, fekk seg jobb ved Skeide Fabrikker, kunne eg få begynne.

Eg var vand med å arbeide; mange av oss gutane på Brandal fekk oss jobb på røykeriet til Anders Lillebø med å spikre kasser.

Det var slik den tida at vi gjekk ein dag på skule og andre dagen fri og kunne jobbe når det passa.

Ved Brandal Motorverksted var der ca. 10 mann, men det varierte litt etter som sesongen arta seg.

Som læregut måtte ein vere litt tjukkhuda for det var mykje kjeft å få. Det var ikkje noko som heitte læregutskontrakt eller spesialopplæring, og då måtte du berre hoppe i det og lære etter kvart.



Brandal Motorverksted

Kjeften du fekk, var ein del av oppsedinga og var ikkje ille meint.

Det var ein triveleg gjeng: Håkon Fjelle, Karsten Grimstad, Inge Bigset, Per Runne, Jogeir Harkjerr, Njörd Nevstad, Peter Eiksund, Edvard Kjellevold for å nemne nokre.

Alle med sine personlegdommar med mykje humor. Historiene var det mange av, så måtte du sjølv sortere kva som var sant eller ikkje.

Kontoret låg i andre etasje, der sat Peter Runne Brandal som eigar og dagleg leiar og Johan Måseide som kontorsjef.

Vi starta arbeidsdagen klokka 8 og arbeidde fram til klokka 12, då var det ein time middagspause. Dei som budde på Brandal, drog heim til middag og ein liten strekk.

Etter middagen var det å arbeide fram til klokka 17. Laurdagane jobba vi fram til klokka 13.

Inspeksjon

Timeløna for ein læregut var kr 1,25. Med 8 timar dag vart det 10 kroner dagen. Samanlikna med lønna i dag så arbeider ein to minutt og 30 sekund for å tene kr 10.

Karlsen-reiarlaget hadde kontorlokale live ved. Det sat Martin Karlsen med sonen Peter ved si side og administrerte det meste som hadde med reiarlagsdrift å gjere på land og sjø.

Hans Skarbakk var kontorsjef og Einar Myklebust teknisk sjef. Når ein ser tilbake og hugsar alle aktivitetane, så var det ikkje så mange som var tilsette i administrasjonen.

Dei hadde eit enkelt mappesystem som fungerte utruleg bra. Der var ikkje så mange som var skriftlærde den tida, så dei tok det for det det var.

Ein ting måtte vi som jobba på golvet passe på, og det var å vise ei viss respekt når Martin Karlsen saman med sonen PK kom på inspeksjon kledd i svart frakk og hatt.

Jungeltelegrafene gjekk fort, og ingen måtte sitje på baken når inspeksjonen kom.

Arbeidsoppdraga var mange. Når sildesesongen var over, var det å drage notbåtane på land og plassere dei i båtskura. Alle motorane vart demonterte og overhala og lagra i maskinverkstaden, båtane vart vaska, skrapa og målte slik at dei var klare til bruk for neste sesong.

Båtar i stål

Ein av aktivitetane som vart starta opp tidleg på 50-talet, var bygging av notbåtar, lettbåtar og fangstbåtar i stål.

Det var ikkje store opplæringa vi fekk. Vi starta opp med å strekkje kjølen av flatstål 12 x 100 mm, avstanden mellom spante vart innrissa i kjølen og avstiva. Spanta – 7 x 30 mm flatstål – vart punkta saman slik at dei skulle bli like både på styrbord og babord side.

Vi hadde eit spanteriss oppmerkt på veggen, så var det å gå ned i fjøra der det var to steinar som sto høveleg til og slå og forme spanta. Så vart rekkelinningen forma i smia og festa.

Deretter vart spanta festa til rekkelinning og kjø. Då var grinda klar for platekledning av 3 mm stålplater.

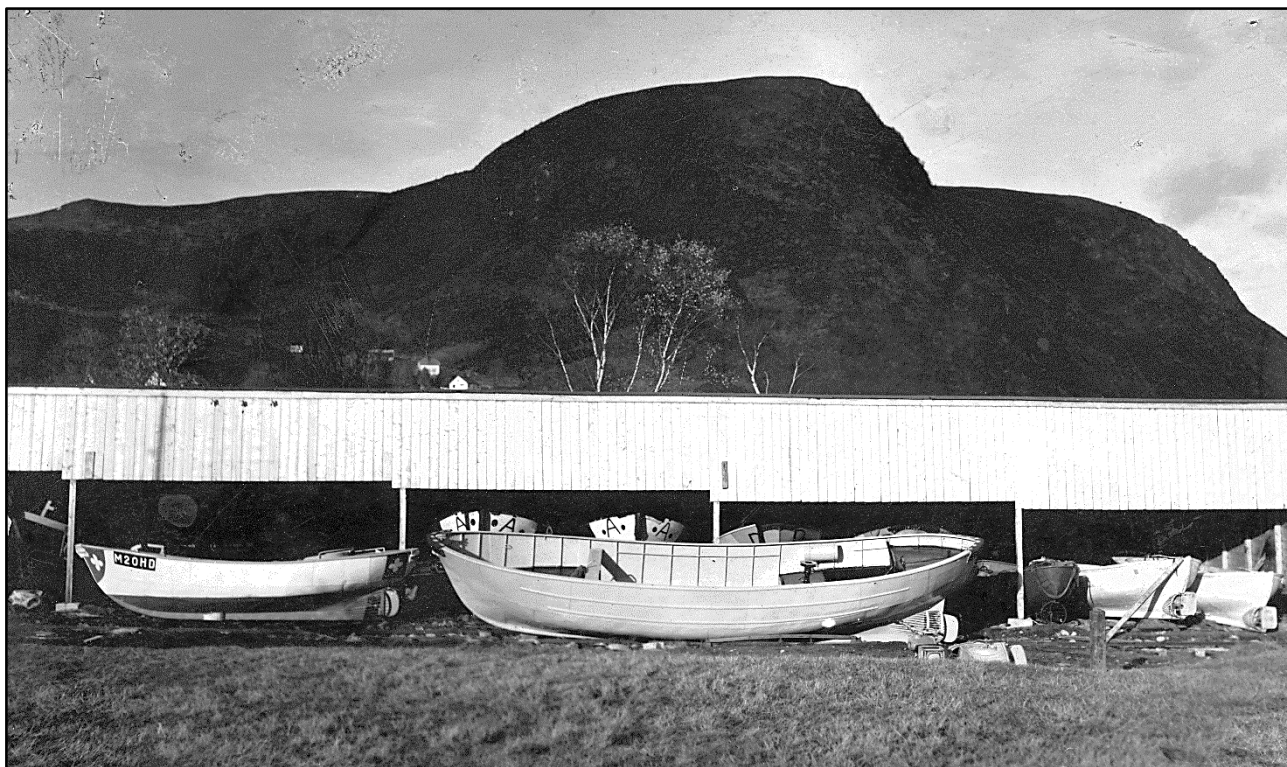
Det hende ofte i sildesesongen at vi måtte stå på både natt og dag for å yte service til skutene som dreiv etter silda, og som hadde fått vanskar med eit eller anna.

Eg hugsar ein kveld Ottesen og eg hadde vakt i lag. I det vi skulle slutte av og gå heim, ringde telefonen.

Eg tok telefonen og ropte til Ottesen at det var Ålesund radio. Ottesen vart ivrig, han hadde visst ei tante som arbeidde ved ei radioavdeling i Ålesund. Han tok raskt telefonrøret og ropte: - Hallo, hallo er det du tante?

Det tok ikkje lang tid før vi høyrde ei grugga stemme i den andre enden av linja:

- Du ser meg ut som ei tante, du! Og så kom der ei regle. Det viste seg at det var han Mura-Johannes – skipper på «Brandal» – som hadde fått skade på lettbåten og trong hjelp. Ja, ja,



Båtskur ved Brandal Motorverksted. Midt på bilde, stålbåt bygd ved verkstaden. Foto frå Ole Peter Brandal

«Brandal» kom med lett båten, og den vart fiksa. Men namnet tante vart aldri sidan nemnt.

«Limt i hop»

Ei anna historie var det då vi skulle gjere klart krokar og hakapikar til «Aarvak». Det var ein torsdagskveld, og ishavsskutene låg klare og skulle segle klokka 24.

Vi hadde kappa rør og pinnane som skulle sveisast saman til hakapikar. Vi var så vidt komne i gang då straumen gjekk. Gode råd var dyre, vi fekk starta opp naudaggregatet og skrudde det opp på full styrke.

Vi brukte dei tynnaste elektrodane. Vel, det kjendest ikkje heilt godt, men det såg synneleg bra ut. Lisje-Johan var skipper, han takka og let vel.

Men då «Aarvak» kom tilbake frå isen, kom Lisje-Johan trippande på land og var noko høgmælt. Eg lukta lunta så eg trekte meg litt unna.

Han ville ha klart føre seg karane som hadde limt i hop hakapikane. Etter utbrotet å forstå, var der ikkje att ein einaste sel i Vesterisen som ikkje surra rundt med ein ekstra pik i skallen.

Stas med laurdag

Det var stor stas når laurdagen kom. Det var godt å kome tidleg heim og få seg eit bad. Det tok ikkje lange tida før kvitskjorta, slengjakka og slipset var på plass, for no var det helg.

Så gjekk gjerne turen ned på Karlbutikken. Der sat gamlekarane på benken med høveleg avstand til spyttebakkane.

Så var det å vente på rutebåten som kom ffrå byen med varer, mjølkespann og post. Eg var alltid snar frampå med å bere inn mjølkespanna for Olivia Brandal.

Då fekk eg raskt burt når mjølka skulle fordelast i spanna som folk hadde med seg. Deretter var det å rusle til postkontoret like ved det Henrik Landmark delte ut dagens post.

Om kvelden var det å møtast på Solvoll kafe som vart driven av systrene Petra og Judit Brandal. Vi kosa oss med ei flaske Pepsicola og ein haug femøres karamellar og venta på at noko spennande skulle dukke opp.

Eg slutta ved Brandal Motorverksted i 1958 for å avtene militærtjeneste. Då var læretida fullført

og grunnen lagt for seinare 50 års arbeid innan mekanisk verkstadindustri med mange utfordrande oppdrag både som fagarbeidar, driftsleiar og bedriftsmedeigar.

(Artikkelen sto også på trykk i årsskrift for Hareid Historielag 2015, og er gjengitt med velvilje).

Fakta:

Brandal Motorverksted

Då Martin Karlsen bygde sildoljefabrikk og hadde eit fløte av fiske- og fangstfarty å drive, var det bruk for reparasjonar. Ein maskinist i bygda, Peter Runne Brandal, starta i 1949 motorverkstaden i eit lite bygg tett ved Martin Karlsen-fabrikken.

Han dreiv denne i lag med Håkon Fjelle. Der reparerte dei notbåtar, lettbåtar og fangstbåtar og motorane til desse.

Men Brandal Motorverksted tok snart til å bygge slike båtar sjølve, i stål. Innimellom produserte Brandal Motorverksted også utstyr for sildoljeindustrien, og dei hadde også patent på varmtvannsberedar. I periodar kunne det vere opp i 20 mann som arbeidde der. Ei tid vart lettbåtar og fangstbåtar bygde i Brandal også selde ut or distriktet, til Nord-Norge. I alt vart det produsert nærare 40 småbåtar ved Brandal Motorverksted.

I 1958 kjøpte Karlsen-reiarlaget verkstaden som heldt fram med reparasjonar og forefallande arbeid for bedrifta.

Siste driftsåret som sjølvstendig bedrift var 1960.

I byrjinga av 2000-talet fekk Ishavsmuseet ta over bygninga som Brandal Motorverkstad hadde tilhald i. Mykje av det gamle verktøyet som var i verkstaden står der enno, og på lengre sikt er det meininga at dette også, i alle fall delvis, kan opnast for publikum.

I dag er det verkstad og lager for Ishavsmuseet.

Plukkfangst:

Kings Bay lokomotivet til restaurering

Eit viktig kulturminne i Ny-Ålesund er i ferd med å gå i oppløysing. No skal lokomotivet sendast til verkstaden ved Aurskog-Hølandsbanen for restaurering.

Det er Svalbardposten som skriv om dette.

Lokomotivet kom til Ny-Ålesund, dengang Brandal City, i 1917 og var i drift til slutten av 1950-talet. Det er produsert i Berlin av Borsig-fabrikken i 1909.

Togsettet har stått der det står i dag sidan gruva vart lagt ned. På 1980-talet vart togsettet mala og pussa opp, og seinare har fem kullvogner blitt sett opp på sporet bak. Dei fem vognene skal restaurerast i Ny-Ålesund.

Det er Riksantikvaren som gjev løyve til å sende lokomotivet til fastlandet for restaurering. I tilstandsrapport frå 2013 skriv dei at tak, veggar, kjeleplater og delar av kulltankane må skiftast. Samstundes rår dei til at når togsettet er tilbake i Ny-Ålesund bør det settast lenger vekk frå fjorden i høve til dagens plassering, sidan dei konkludera med at det særleg er salt frå sjøsprøyt som har ført til det meste av forfallet.

Sel i skuddet

Ny utstilling viser norsk selhistorie fra den spede fangststart på 1800-tallet frem til dagens «teknoseler» som svømmer og dykker i forskningens tjeneste.

Utstillingen «Sel i skuddet» vises nå på biblioteket til Norsk Polarinstitutt i Tromsø. Her gis innblikk i norsk selhistore fra den spede fangststart på 1800-tallet og frem til dagens nøkterne fangst, og der selen etterhvert også har fått en nøkkelrolle i polarforskningen.

«Sel i skuddet» skal stå på biblioteket til januar 2016, og er åpen for alle interesserte.

(npolar.no)

Arnljot Rolandsen blar i minneboka.

Intervju ved Jens Peder Brandal



Arnljot Rolandsen på «Aarvak» 2014. Foto Sven-Aslak Veiseth

Byrja du tidleg på sjøen du Arnljot?

Ja, eg reiste ut eit par månadar etter at eg fylte 15 slik det stort sett var vanleg den tida. Eg byrja med ein amerikatur, eg var på hyrekontoret og dei sende meg om bord i det som skulle vere ein nye malmtankar. Men når eg kom der så var det eit gammalt vrak som venta meg.

Så du begynte karrieren i utanriksfart du då?

Ja, eg begynte utanriks, men det vart berre ein amerikatur, så kom vi tilbake til Kirkenes.

Då tok eg hurtigruta heim, og ganske kort tid etter så reiste vi ned til Cuxhaven i Tyskland og skulle hente «Selbarden».

Verftet ligg eit stykke ut for Hamburg. Dette var på vårparten i 1956. Men når vi karane kom ned der så var ikkje båten på langt nær ferdig, så vi fekk oss om lag 14 dagar på sjømannsheim i Cuxhaven.

Var det eit nybygg dette då?

Nei, «Selbarden» hadde vore der for ombygging etter fleire brannar om bord, og eg trur han hadde vore under vatn også.

Ein skikkeleg trollbåt var det i grunnen. Men det var ein flott båt og gå om bord i.

Kven var det som var reiar for denne då?

Det var Oslo-folk. Det var vel totalt tre kara som var i lag om eigarskapen.

Den eine karen trur eg var opprinneleg russar frå ei velstående familie som hadde rømt til Tyskland, hamna i Marinen under første verdskrig, og etter det så forstod han kor gale det var så han rømte til England.

Under 2. verdskrig så var han i den Engelske marinen. Han var ein veldig kjekke og triveleg kar å ha med å gjere.

Sonen hans var forresten lenge smørjar om bord i «Selbarden» med oss. Men det var folk herifrå Møre som eigentleg hadde drifta på båten.



«Selbarden». Foto frå Arnljot Rolandsen

Vi gjekk inn i same ruta som «Jopeter» hadde hatt, etter at den vart forlata og liggande igjen ved Grønland.

Vi hadde med stort sett same mannskapet som då hadde sigla med «Jopeter». Det var vel berre 3-4 mann som var nye, elles var det same gjengen.

Alle trudde at «Jopeter» sokk, for ingen fann den, dei leita i fleire veker, men vekk var den. Den var vel sannsynlegvis nedsnøa.



«Polarsirkel» ved Aust-Grønland 1956. Foto frå Arnljot Rolandsen

Dei flaug og leitte lenge. Fleire båtar var vel i sving også, russerar og hollendarar nær sagt i søkk og kav. Amerikanarar. Men ingen ting såg dei, før dei fann den inne i fjorden etter eit år.

Nakken som då var kaptein med oss på «Selbarden», han hadde jo då vore kaptein på «Jopeter». Han trudde ikkje på at dei hadde funne den før han såg båten.

Han var heilt sikker på at folk heldt jævelskap med han.

Eigentleg ei artig historie. Langt inne i den fjorden låg skuta like heile etter eit år.

Vi fekk beskjed om å gå inn der å hente lasten som «Jopeter» hadde om bord, og det gjorde vi.

Kven fekk de beskjed frå om å gjere det då?

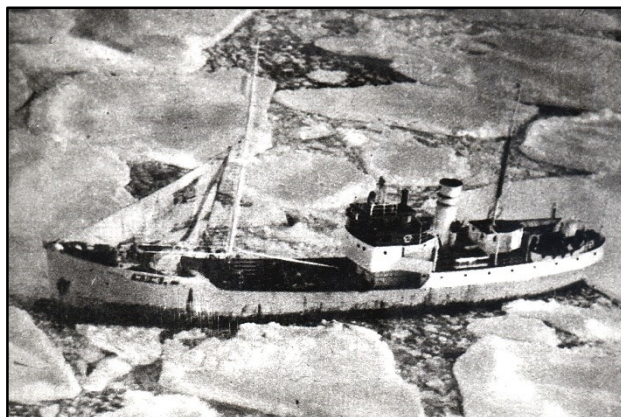
Nei, det veit eg i grunnen ikkje. Meldinga kom via radio til skipperen.

Vi gikk for KGH på ekspedisjon der oppe. Men vi kom fram til «Jopeter» etter kvart, og kom oss om bord.

Eine lasteromet huska eg, der var det berre tomgods, der var det godt å vel 15 cm med vatn. Det andre lasteromet var heilt tørt. Der var fangsten frå stasjonane frå året føre og alt slikt som då skulle heimover.

Der var ikkje skada noko slag.

Var du på dekk eller i maskina du då Arnljot?



«Jopeter» funnen att etter eit år.

Eg starta som dekksgut, men eg avanserte veldig fort. Men det var ei fine tid. Dei var fantastisk flotte og kjekke desse turane sommartida på Aust-Grønland.

Men det var vel ein del dramatikk i ettertid då dei fann «Jopeter», var du med å observerte noko av det?

Nei, det viste vi ingen ting om anna enn det... «Polarbjørn» som kom først inn, dei måtte jo røme derifrå.

Dei omtrent skaut vel etter dei. Dei hadde vist funne noko av stoffet til kapteinen også. Ja, ikkje at han brukte noko, men han hadde naturlegvis liggande i medisinkista om det skulle vere alvorlege skade.

Ja, var «Polarbjørn» mannskapet om bord i «Jopeter» då?

Nei, dei kom seg ikkje om bord. Mannskapet på «Teisten» var der om bord og passa på.

Dei hadde overteke båten. Så alle trudde at det var deira båt, det var dei som kom først om bord, og slike båtar er «herrelaust gods».

Ja, det vart vel rekna som det.

Ja, men det vart annleis. Kva som gjorde det veit eg ikkje, men det hørte vi ingen ting om. Men oss vart no ferdige med dette oppdraget også, og vi hadde seinare i grunnen mykje rare turar med «Selbarden».

Eine turen då heldt faktisk maskina på å velte inne på fundamentet.

Då var vi vel omtrent rett utfor Kristiansand når maskinfolka oppdaga det. Då var det å finne ut kva for ein verkstad som kunne ta imot båten. Oss måtte på land, eller i dokk, og vi måtte ha nye stavbolta.

Dei einaste som hadde liggande det, det var «Polaris» ute på yste bua i Brandal.

Oss måtte gå med berre tre mils fart frå Kristiansand og opp til Liaaen i Ålesund.

Det vart lange vakter... Hehe. Det skjedde ikkje mykje på kvar vakt den seglasen der.

Men vi kom no oss opp til Ålesund, og då måtte oss også ein tur opp på Felleskjøpet og hente meir mat til dyra våre.

Vi hadde fleire grisa fram under bakken, og på dekk hadde vi høns og kalkun og styr i store kasser.

Dette skulle til Grønland. Men no hadde vi brukt så lang tid opp til Ålesund at vi måtte ha meir mat til dei.

Men dette fekk vi tak i på Felleskjøpet. Vi var til og med grisepassarar på denne turen. Steike for ein seilas. Men det var i grunnen artig også.

Vi gjekk mykje opp og ned på kysten der borte. Men siste turen då lasta vi inn tuberkulose pasientar, 12 stk, og det var einaste «lasta» vi hadde om bord.

Dei var sengeliggende alle saman. Og vi hadde med ein kvinneleg doktor som skulle passe dei. Men elles var det tome båt ja, og då låg «Selbarden» godt skeive.

Den skuta der kunne rett å slett ikkje ligge beine. Det var ikkje mogleg.



«Selbarden» ved kai. Skeiv naturlegvis. Foto frå Arnljot Rolandsen.

Fekk vi den nokon lunde beine, så kunne du vere sikker på at den brått bikka andre vegen.

Men vi retta den med å fylle masse bensinfat med sjøvatn, sette dei i eine sida i lasteromet, og gangvegen, vi hadde ein skikkeleg svære gangveg, sånn som båtar skal ha i utanriksfart. Den også sette vi opp der og surra fast.

Nei, det gjekk bra likevel, men vi fekk ein skikkeleg storm då og brukte mange mange dagar, men kom oss til slutt syd til Torshavn og låg på vêret der.

Vi fekk naturlegvis ikkje lov å kome nær land, vi låg med signalflagget oppe, sjukdom om bord.

Då hadde vi brukt så lang tid at dei fann ut at vi kunne ikkje gå til København, vi skulle gå til Eidsberg og få passasjerane på land der. Og det



Klar til avgang med «Selbarden». Legg merke til kassene med høns til venstre på romluka. Foto frå Arnljot Rolandsen.

På Liaaen fekk vi no orden på maskina ja, og gjekk fleire turar då når vi kom til Grønland. Det vart vel tre heile turar då.

gjorde vi og der sto det ei rekke med sjukebilar klare når vi kom inn.

Vi i mannskapet vart også jaga på land der, for no måtte båten gassast. Så vi vart sende opp på eit hotell i nærleiken der heile gjengen. Om dei gassa hotellet etter oss det veit eg ikkje.

Så var det ned til Cuxhaven igjen og få båten på verkstad, og då drog dei maskina fram i lasteromet og heiste den opp, og så vart maskinen sende tilbake til fabrikk.

Det var MAN. Maskina hadde vore i ein ubåt tidligare.

«Polaris» hadde forresten same maskina. Det var mange av desse skutene som hadde av MAN maskinene.

Men dei fann ut at det var fundamentet på båten som var problemet. Det hadde vore skeivt.

Men oss vart liggande lenge der i Cuxhaven då, utan maskina.



Ved kai i Ålesund i 1957. Foto frå Arnljot Rolandsen

Etter ei tid vart vi sende heim igjen. Vi fekk gratis reise heim og gratis reise om bord igjen, men oss fekk ikkje løn den tida oss var heime. Slikt hadde nok ikkje gått i dag. Det har blitt andre tider.

Men vi reiste ned att igjen same gjengen, og så begynte vi å frakte sildemjøl. Ut i frå Noreg heile tida.

Vi gjekk til forskjellige hamne, men mykje på sydvest-England. Vi hadde mange stygge sjøar over Nordsjøen desse turane hugsar eg.

Ein gong når oss kom fram og opna lukene så såg ikkje oss i gråpapir frå sekkane, det var berre mjøl.

I akterromet der var det alltid fylt heilt opp, men så skulle vi ikkje ha nok med oss til at vi fekk fylle romet framme.

Vi låg og stampa på sjøane mykje, og mjølsekkane skleid i romet. Så dette måtte vi mannskapet koste og skufle opp i sekkar igjen.

Sjauarane ville ikkje ha noko med dette å gjere. Så var det å gå ned til Rotterdam og få seg noko last på turen opp igjen. Og der fekk vi selje dette mjølet vi hadde kosta i sekkar, for han meklaren der han var ein svær kar, han selde dette, og vi fekk pengane rett opp i handa.

Delt på oss fire som hadde gjort jobben med å skufle i sekkar det mjølet som hadde fere utover. Det var ikkje andre av mannskapet som skulle ha av dette. Det passa meklaren nøye på.

Oss fekk naturlegvis ikkje levert desse sekkane som var skada der vi leverte resten av lasten. Nei du store tid. Alle dei turane vi hadde.

Ein gong lasta vi soyabønner i Hamburg, skulle opp til Larvik. Den turen var sjøen så grusom i Nordsjøen at skipperen fant ut at han skulle gå Kiel-kanalen.

Og kom opp for Skagen då fekk vi vêret på sida med mykje store og tunge sjø. Og der velta båten seg over og vart liggande.



«Selbarden» slingring i Nordsjøen. Foto frå Arnljot Rolandsen

Der kom det ut los i ei lita opa snekke, kom stampande ut der. Han ville berre vite kor djupt vi stakk.

Ja det er ikkje mange fot det, sa skipperen, slik som ho ligge no.

Ja, men de lyt no vel prøve å rette den opp. Ja, så fekk no han vite kor djupt vi stakk.

Ja då er det ikkje mogleg, sa han. De kjem ikkje ut igjen.

De kan no rette henne inne, men då må de losse, for der er ikkje djupt nok til kome ut att.

Nja, dette synest han Nakken var litt underleg, du må vente litt, sa han til losen.

Så hivde han over ei hiveline, så heldt han på den og så kom der ein sekk att i veia med eit eller anna opp i.

Eg veit ikkje kva som var der, men sekken var rimeleg full, og losen han skein som ei sol når han opna sekken...

Men altså, det var med livet som innsats at losen kom ut der. Den opne snekka kunne ikkje vere noko meir enn 25 fot.

Losen sat framme og lenger bak ein kar som sat og styrte.

Men oss slaura oss no ned til Fredrikshavn og der låg vi karane nede i romet å ausa soyabønner.

Eg klarte ikkje ete noko med gulerter i på mange år etter på. Det minte meg slik på dette.

Du veit, oss fekk ikkje lense båten heller, det var tett med soyabønner over alt, også i silane for lensene.

Det som var bak i maskina var greitt for der nådde dei i og reinske opp, men framme i romet kom oss ikkje til å fekk reinska opp i rennesteinane.

Men oss kom no til Larvik til slutt. Ein del forseinka naturlegvis, men vi fekk lossa. Og der lasta vi inn igjen kvikksølv til Svelgen.

Men var du med mange turar på ishavet med «Selbarden»?

Nei, med «Selbarden» vart det berre i 1957 på Newfoundland. Vi var skuldige 656 kroner og 91 øre når vi kom heim igjen for maten vi hadde ete på turen. Men men, det var god mat. Fantastisk flink stuert. Han hadde vore på Den

Norske Amerikalinje i mange år, så det var ikkje måte på kva han diska opp med.



Mannskapet på «Selbarden» ved Newfoundland 1957. Foto frå Arnljot Rolandsen

Kor mange år var du om bord i «Selbarden» då?

Nei, det var berre eit år det. Vi kom heim igjen då etter den turen, og då reiste dei fleste på land. Eg og ein kamerat vart med båten ned til Langesund og fekk den i dokk der.

Så vart det nokre dagar der nede, kosa oss der, verkstaden hadde ei snekke som vi fekk nytte medan vi var der. Så vart det å reise heim til pinse.

Men det vart ein «hard» tur å kome seg heim. Komne til Ålesund skulle vi ta ferja til Hareid. Men der var det overfylt med folk over alt, det skulle vere songarstemne på Hareid, skikkeleg storstemne, og ingen hadde gitt signal til MRF om dette og at det hadde vore bruk for fleire båtar.

«Hjørungavåg» med så mykje folk om bord låg heilt... Og kaia fulle med folk, dei turte ikkje å løyse båten, då var dei sikker på han skulle kvelve. Og vi karane kom der med «Romsdal».

Oss sprang mot bussane inne på Åndalsnes, oss var utslitne etter at vi hadde steie frå Breivik på toget der, inn til Oslo, så stod vi derifrå og til Åndalsnes.

Men buss det var ikkje snakk om, det var berre på bestilling det då. Så då vart det med båten «Romsdal».

Men oss fikk jo sitte der om ikkje anna, sjølv om vi måtte sitte i trappa, det var fullt der om bord også.

Det vart då til Molde, og så skulle oss vidare til Ålesund. Men no hadde MRF sett alvorret og tatt grep. Ein i mannskapet sto der å ropa i megafon, at dei som skulle syd om Breisundet dei måtte ikkje gå på land, for «Romsdal» må fortsette heilt til Hareid.

Så vart det lossa to hauga lastebila med post, og koffertar og styr. Ein del folk gjekk på land, men så aula det om bord med folk frå kaia i Ålesund. Det sto folk som sild i tønne.

Men då gjekk begge båtane ut frå Ålesund og til Hareid. «Hjørungavåg» fekk lossa på Hareid og fekk fortsette vidare til Vartdal på den vanlege middagsruta si. Dette var pinsa i 1957.

Så reise eg no på sjøen igjen då ut på hausten i 1957. No var det med Willhelmsen.

Men kom heim vinteren 1958.

Då var eg komen til at eg måtte prøve ishavet ein gong til.

Det kunne vel ikkje kome to bomturar etter kvarandre.

Så det året vart eg med «Polaris». Der hadde bror min vore med i fleire år, men no var han i militærteneste. Så då fekk eg den plassen hans der.

Det var no greitt det, vi låg svært mykje faste det året også. Men ikkje så gale som i -57, då låg heile flåten faste, nesten heile tida.

Eg huskar også godt nye skuta til Karlsen når den kom. «Polarhav».

Når den kom til Ålesund så lak den som ei sil i hylsa. Så dei måtte ned igjen til Stord og få orden på det.

Men dei gjorde skuta klar først så dei stakk ut mot Newfoundland direkte frå Stord då. Det var no ei garantisak naturlegvis.

Men dei nådde oss nesten igjen ja. Vi var komne akkurat inn gjennom isen, seint om kvelden, då såg vi brått lanternene frå «Polarhav» kome litt lenger nord for oss, og for inn gjennom isen så det skulle vore ein svær isbrytar.



*«Polaris» fast i isen ved Newfoundland 1958.
Foto frå Arnljot Rolandsen*



Om bord i «Polaris» Arnljot og kokken. Foto frå Arnljot Rolandsen

Morgonen etter så låg mastrene skeive, dei vart faste og låg like lenge som oss. Men den gjorde en skikkeleg god tur, for den kom seg så langt inn i isen. Den var naturlegvis mykje sterkare. Når «Polarhav» peisa på så sto flaka rett opp og ned. Så dei hadde bra tur.

Sigmund Bøe var skipper, og han sa det ein gong eg snakka med han at enkelte turar burde ein i

grunnen berre gløyme. Det var ikkje alt som var verdt å huske på.

Men eg trur vi fekk utbetalt vel 3.000,- etter turen. Det var ikkje så hakkandes gale, ei årsløn på land i 1958 var vel om lag det doble av dette.

Var dette før «Polaris» var forlengde?

Nei, «Polaris» var forlengde året før. Vi var om bord til dei i Haugesund året føre når vi kom der med «Selbarden». Vi fekk sende med dei ein del ting heim igjen då. Bror min var der om bord. Det var gjerne sånn at vi viste for kvar plass vi kom inn kvar som var snille tollarar og ikkje. Lærte fort det.

Men han gramma seg han «disje-Petter» då, det er ikkje greitt sa han, står å stampa med baugen i kant og raua i veret.

Det fanst ikkje bereevne i akterenden på «Polaris». Ho var rett å slett for skrinne i raua. Då var det betre med «Selbarden», den tolte kva som helst bakfrå. Der var den svære.

Men slingra? Steike.

Eg har sagt det så mange gangar seinare, dei som gramma seg over kor mykje «Aarvak» slingra, dei har ikkje vore med «Selbarden». Då trur eg dei hadde helde kjeft.

Det var forma på dei naturlegvis. «Selbarden» hadde mykje bereevne framme, men det fekk oss igjen i sjøen når oss låg veit du.

På det året eg var på «Selbarden» så trur eg det var totalt 12 mann så slutta for at dei rett å slett ikkje turte å vere med.

Dei var redde for slingringa.

Ja, la den seg over å vart liggande så kan eg forstå det.

Ja til sine tider så låg den lenge. Men vi fikk gods vi gikk med så vi kanskje ikkje skulla gått med.

Til dømes kalk frå syd England, Kina-kli som gamle sjøfolk kalla det, dei hakka det ut med handemakt langt oppe i ei fjellside og skufla det opp i nokre renne med vatn.

Mekanikken var ikkje komen langt i England den tida. Og så kom den ned i nokre store kar ned med kaia der.

Så vart det grabba der frå og over i båtane. Og når vi kom til Halden og skulle losse dette så var det som betong alt i hop.

«Selbarden» hadde rista og slingra vel mykje på turen, så dei måtte bruke kompressor og slanga ned der og sto og hogg på det.

Vi låg der i mange dagar før dei klarte å losse oss ut.

Siste natta fraus det over på hamna og alle båtane ved kai låg faste. Men vi hadde masse plass bakover då maskina vår hadde gått heile natta. Med ekstra ormeline både til spring og attover, vi hadde fast propell veit du. Så når lossegjengen var ferdige ut på natta så ville vi vente på dagslys, og så skulle vi gå.

Men då vart det eit stort leven der, når vi kom oss ut, så måtte vi hjelpe mange andre båtar med å kome lause.

Oss brukte det meste av dagen på å løyse andre båtar.

Men då likte han seg skipperen, då var han ishavsskipper og fekk bryte is.

Eg veit ikkje om reiarlaget fekk noko betaling for dette. Det har eg i grunnen tenkt ofte på sidan.

Mest truleg var det kamerat tenester. Rekna ikkje betaling for alt slikt den gongen. Var vel oftast slik at det var kvar sin gong og hjelpe.

Det var «svære» forhold om bord. Vi hadde kaptein og to styrmenn. På enkelte turar var kapteinen sjeldan bort i roret.

Som regel så sto ein av oss tullingane og styrte båten. Styrmennene kunne vere både her å der. Ein av dei som var 1. styrmann ei stund hadde ei enorm samling med cowboy bøker, så han låg bak i bestikken og las.

Og innimellom så sovna han av. Dette hende blant anna ein gong medan vi var ned på Doggerbank på vei syd. Der var så fullt med båtar at det skulle ha vore ein trafikkert hovudvei.

Då sa eg i frå at no må du kome fram her som det skjer. Heile havet er fullt med båtar.

Nei, vi heldt no avstand og styrte no oss i mellom dei. Det var eg og han Røyset då som var oppe på vakt.

Jau, så kjem styrmannen fram etter ei tid å skal sjå kva som skjer. Kvar er dei desse båtane då, spurte han. Nei, sa eg, då må du sjå bak deg. Ja,

du har no lese ei heile bok du no mens oss har snirkla oss gjennom, sa eg.

Men det var mykje kjekke folk om bord. Vi hadde ei periode ein kar som heitte Per Engeskar.

Han var også ei periode skipper på nye «Jan Mayen» på Newfoundland.

Men ein gong der så kursa han rett framføre og skar av for «Isflora».

Men det skulle han naturlegvis aldri ha gjort. Der vart det full baluba. Han Per der om bord, han hadde vel vore på «Isflora» snart heile sitt liv. Så kjem han Engeskar og skjer dei av. Men det vart nok ikkje gjort fleire gongar.

Han Guttorm Jakobsen kom på radioen ut på kvelden, og steike for en kjeft han fikk.

Han måtte vere klar over at no var han ikkje i Vesterisen, her på Newfoundland oppføre vi oss som folk.

Året etter var karen med nettopp «Isflora». Men då vart han sjuk så dei måtte inn til St. Johns så han fekk kome på sjukhus.

Men det var så mange episodar som sit att i minnet. Ein gong då bløtte oss chieffen.

Han hadde rigga seg til nede i maskina med ein stol så han sat godt, og med føtene ut i skotet så han stort sett sat godt i slingringa.

Av og til så la «Selbarden» seg så mykje at han tippa, men han tok seg føre og heldt seg i stolen. Men så brått ein dag så vart han skikkeleg gjennomvåt.

Då kom der minst ein hektoliter med sjø ned gjennom luftlyra rett over hovudet på han. Og ser ein på bilde av «Selbarden», oppe på postane der tønna står, der var også luftlyra som sjøen kom ned gjennom.

Så det måtte vere noko til slingring og sjø når desse luftlyrene tok inn sjø. Men då kom han sprengande opp i styrehuset, gjennomvåt, og ville vete kva i helvete som føregjekk.

Første styrmannen, han Furnes og skipperen, han Nakken, dei hadde kilt seg inn i ei krå ved radaren så dei skulle stå nokon lunde i ro.

Dei hadde nettopp stått då å «krangla» om kor mykje skuta slingra.

Plutselig så kom der ein ny sjø, eg såg han kome, røyste seg framom midtskipet, så eg ropte til karane at dei måtte knipe seg faste.

Så såg eg noko kvitt og raudt som for fykande, og det var altså restane av flåtane framme.

Dei var einege karane om at det var mykje slingring, men det kan ikkje vere meir enn 45 grader, seier Nakken, då hadde vi kvelva. 45 seie han Furnes, denne var no pinade 90 grader!

Men der kom straks ein ny sjø, like galen, så den kom opp igjen.



«Selbarden» i slingring. Foto frå Arnljot Rolandsen.

Men den forliste «Selbarden» også til slutt, ved Bermuda ligg den på vel 5000 meter, så no kjem ho ikkje opp igjen.

Men før det så rakk den å skifte eigar fleire gongar. Det var nokre konkursar inn i bilde så vidt eg hugsar.

«Selbarden» forsvann opp til Alta og seinare tilbake til Tromsø. Den vart til slutt seld til Canada. Men han Johansen vart med den heile tida. Han sa det at den slingra verre enn nokon annan båt han hadde vore på, men han likte seg så godt om bord for der var så gode og svære lugarar.

Og det var ein veldig grei båt å vere på. Spesielt i fraktfart.

Men på selfangst var den ikkje eigna i det heile teke sidan den var så veldig høge, der var to dekk i den.

Og alle desse lukene som skulle handterast. Og ikkje minst fleire lag med tunge presenningar når det skulle skalkast. Nei det var mykje slit. Og lite dekksplass.

Ein gong vi låg på Grønland då var det eit isfjell som velta, og Nakken sto oppe i tønna, så gaula han brått ned; haldt fast geierane!

Då låg vi å heldt på å gjere sjøklart så bommane sto naturlegvis oppe.

Eg slo fast geieren som eg heldt i, men såg at han dekksguten ved bakre, han sto fjetra og såg på isfjellet som velta.

Det såg nesten ut som det gjekk rundt fleire gongar, men det var naturlegvis berre at det låg og rulla litt.

Så eg hivde meg over luka og treiv tauet ut av nevane på han og fekk slå fast tauet på alka.

Og i det eg reiste meg opp igjen så kom mantelkroken rett i skallen på meg. En bøvelege stor krok var det.

Eg gjekk rett i dekk, og då eg vakna til liv så var han Nakken komen ned på dekk, så det hadde gått litt tid.

Nei det gjekk no bra. Trur nok det var litt hjernesaking. Men slikt hadde oss vel av og til når det small.

Det small ein gong nede i København også. Ein av matrosane i mannskapet hadde vore på land heile tida medan vi var der.

Tett før vi skulle til å gå der i frå då kom han. Eg fekk beskjed av styrmannen om å ta med meg han nye dekksguten vi hadde fått med oss, eg trur han eigentleg var svensk, men det var ein som hadde vorte akterutseglte nede i København som vi fann då.

Kjekke kar å ha med seg. Så skulle vi ha ut los-leideren, vi var komne så langt at vi skulle kvitte oss med hamnelosen, så kjem han karen der.

-Eg vil snakke med deg, seie han. Ja, eg må sette fast her så kjem eg.

Jau, då ville han vite kvifor eg hadde overteke jobben hans.

Å var det din jobb då, sa eg. Ja det var det.

Ja, då lyt du gå å snakke med styrmannen, for beskjeden om at eg skulle ha med meg dekksguten og ordne los-leideren kom frå han.

Men då small det noko so inn i faen.

Slo meg rett ned. Eg forsto ikkje steike støv. Det var svarte natta, og eg såg han ikkje, berre sto der å prata.

Eg sto med ryggen bak i vinsjenokken, og eg tippa over den og slo bakhovudet ned i eit langt jarn som sto der.



Rorvakt på «Selbarden». Foto frå Arnljot Rolandsen

Vel, eg kom no meg opp igjen og, ja, det var min tørning og styre då. Eit slag på kjeften tolte eg no, men eg var redd for bakhovudet etter eg tippa over, men eg gjekk opp i styrehuset og skulle ta over roret.

Så kveike styrmannen seg ein røyk, og når fyrstikka lyste opp då så ser han på meg; kva i faen som har skjedd med deg?

Eg hadde ikkje vore merksam på kor blodig eg var.

Då slo han på lys der, og lurte på kva som hadde skjedd. Nei... eg veit ikkje.

Men han dekksguten var snakkesalige, så han begynte å fortelje.

Så det vart no ein oppvask der då.

Ja, eg fekk beskjed om å gå å legge meg. Det er no naturlegvis riv ruskande gale etter det som folk veit i dag. Kan du ha hjernesaking så skal du naturlegvis ikkje sove.

Men eg vakna igjen om litt, og såg på klokka at eg skulle vere på rortørn.

Eg opp igjen. Og vart jaga ned igjen. To tre gongar hende dette.

Til slutt fekk eg nokre tabletar av skipperen som slo meg ut. Då sov eg til neste dag.

Men då oppdaga dei at eg mangla ei tann. Det vart no ikkje gjort noko meir med dette då. Men styrmannen var litt forbanna, han meinte at skipperen måtte ta affære og sparke han karen som hadde slege.

Nei, så vart ikkje det. Men så, eit par månadar etter, så tok han første maskinisten på same måten. Men då måtte skipperen reagere, og det vart slutt. Då slo han ein offiser, så då måtte eit kvart skje.

Men du har vore med fleire Brandalskuter på ishavet?

Ja, det var først meininga og fortsette då med «Polaris». Men så kom bror min igjen frå militæret og fekk igjen plassen sin.

Då sette ho mor ned foten, det fekk då vere nok med ein av oss på kvar båt.

Så då vart eg med «Aarvak» i staden i 1959 til Vesterisen.



Isbjørn i bommen på «Aarvak» 1964. Foto frå Arnljot Rolandsen

Bernt Brandal var skipper det året. «Runne Bernt». Og det vart ein bra tur med «Aarvak». «Runne-karane» var flinke i isen.

Det var ein kar som spurte meg, du som har vore i lag med Bernt på ishavet, no har eg sjansen på tur med «Eskimo».

Ja, sa eg, det er berre å reise det.

Ja, trur du vi tena penge? Ja, det gjere dokke, og viss ikkje så haika de heim med ein annan.

Men dei tente pengar ja. Men han reiste aldri meir på ishavet.

Nei, sa han, skal eg ikkje overleve utan det isstyret der så kan det no vere det same. Han likte ikkje ishavslivet.

Men med «Aarvak» i 1959 så gjorde vi ein bra tur.

Sjølv om vi knuste kaia her ved anlegget før vi gjekk. Vi kom og skulle opp under kaia med litt for mykje fart. Så vart det ropt til han som sto til rors; no må du bakke!

Bakke for faen, her finst ikkje noko å bakke med på denne jakta!

Så small oss rett i kaia. Det hørtes ut som nokon skaut med mitraljøse når kai-plankane spratt opp innover kaia.

Og med den baugen «Aarvak» har så kløyve den godt den.

Neste gong det small då var det eg som sto til rors.

Eg treiv i telegrafan og drog han over altså, men han Bernt ropa, faen her e' kje noke å bakke med!

Då small oss inn i sjøbua inne i stranda mot Hareid, Polarsel-bua.

Vi skulle inn der å hente segl. Seglet til «Polarbjørn» låg der, og det viste han Bernt, han hadde vore skipper der tidligare. Så vi skulle inn å hente det.

Gaffelseglet som vi hadde på «Aarvak» var det ikkje råd å bruke med den nye masta som var koma der.

Men utan å kunne bakke så reiste oss rett gjennom veggan. Og den dag i dag så vise dette godt på bua, det er ein annan type material enn på resten av bua.

Det var vel mykje liv under klargjeringane også på desse skutene.

Ja det var ofte eit helsikes styr det. Men vi kom oss alltid ut.

Det var alltid så pass mykje folk som var oppe gåande at vi fekk om bord det vi skulle. Alltid ein kvann som provianterte, ein som fann listene frå året før, og så kom vi oss ut. Og gjerne ein snill messegut som varma noko mat og slikt.



Klargjering ved kai i Brandal. «Aarvak», «Polaric», «Brandal» og «Signalhorn». Foto frå Arnljot Rolandsen.

Men av stad kom vi alltid. Men med «Aarvak» denne turen hadde vi oppteljing her før vi skulle til å gå, og i byrjinga mangla vi ein mann. Etter å ha leita ei stund så fann vi han også, og fekk heise han om bord i skuta, gjekk frå kaia og gjekk ut. Det er forresten ikkje alltid enkelt å gå i frå kaia på Brandal slik som sjøen drege langs med kaiene.

Men vi gjekk ut og kom oss nord om Jan Mayen. Og då begynte vi med isen. Då kom skipperen også på vakt. Eg sto og styrte, og han Ingvald Johansen, nordlending som bur inne på Vatne, var oppe i tønna. Han var med han Bernt mange turar. Dei gjekk veldig godt i lag dei to karane, og skøya mykje. Ja, eg sto til rors, og då kom skipperen fykande inn døra, kika ut styrhusvindaug og såg kor langt vi var komne. Så kremta han og gav ordre; gå nord om «Jan». Ja, vi er nord om «Jan», svarte han oppe i tønna. –Kven i helvete er det som har gitt deg lov å gå

nord om «Jan»? Hald kjeften din skipper, eller så kjem eg ned å gje deg juling. Så kremta skipperen igjen, og begynte å synge på «En gammel grime henger i en stall».

Det gjekk bra då utover, men så skjedde det noko. Vi kom skikkeleg inn i isen og omtrent heile mannskapet fekk ein slags hals-betennelse. Vi viste ikkje å klare å svelgje mat. Einaste råda eg fann ut var å svelgje store togge, for det var like jævlig uansett, men maten gjekk fortare ned.

Men då kokte han i hop noko styr han Bernt så vi skulle gurgle halsen med. Det var heilt utruleg altså kor godt det bryggje hans virka. Han hadde nesten fått panikk kan du forstå, om vi skulle kome bort i storfangst og heile mannskapet skulle fortsette å ligge halvdaude om bord i skuta.

Men dei låg der å passa på kvarandre heile gjengen. Var vel 34-36 skuter som låg der i eit lite området. Men plutselig så mangla der ei skute. Å då var det med ein gong, kvar i svarten var han Bjarte blitt av. «Signalhorn».



Arnljot Rolandsen flår sel på dekk. Foto frå Arnljot Rolandsen.

Dei var ikkje å sjå igjen. Men det var vist nok vanleg det, etter som eg forsto, at «Signalhorn» med han Bjarte som skipper forsvann.

Då var det eit sikkert teikn på at noko var på gong.

Så seig han Bernt bort til «Fangstmand» og han Håkon som var skipper der. Han ville ha han til å stikke av om natta, slå av alle lys og lure seg unna.

Nei, sei Håkon, eg er for gammal til slikt styr. Jaja, du lyt gjer kva du vil, eg har ikkje tenkt å ligge her.

Om vi no kjem bort i fangst med så mange båtar så er det ikkje nokon som får noko.

Det vert berre tull. Så når det vart skikkeleg mørkt då, så starta vi opp og så begynte vi å gå.



Per Runne Brandal i baugleideren på «Aarvak». Foto frå Arnljot Rolandsen

Det var ingen som merka at «Aarvak» var i siget og smaug seg mellom isflaka.

Alt var mørkt om bord med oss. Det vart sløkt alt i firetida på ettermiddagen det.

Det var heller ingen om bord med oss hadde lagt merkje til

at heller ikkje «Fangstmand» hadde lys på.

Så vi gikk, og ut på natta så stod eg ved roret og han Bernt han hang no fram i ruta og nynna på «dinna grima si».

Brått fekk oss eit jævlig lys midt i mot så vi såg ikkje steike støv.

Han Bernt fauk opp og lurte på kva i faen, han trudde vi kjørte på noko i mørket.

Men då var det luringane på «Fangstmand». Då var han komen så langt at dei andre skutene ikkje kunne sjå han.

Men han jæklen hadde radar han! Var vel berre «Fangstmand» og «Flemsøy» som hadde radar då, av Vesterisskutene.

Så han hadde naturlegvis følgt oss han, gjennom heile natta. Og då brått hadde han funne ut at han skulle gje oss ein kipp veit du.

Kom sigande fram med sida av oss, og slo på lyskastaren. Men då skal eg seie deg at det vart mykje «styggeprat» ja.

Men vi gjekk rett bort i eit selkast, og det arbeidde vi vel med i eit par døgn.

Då datt den eine mannen føre og den andre etter. Vi berre kvelva, så gåen var vi. Eg hugsar ein, han sprette eit dyr medan han stod på kne, så kom dampen opp og så spydde han før han fortsette. Han var heilt tome.

Men så fann han Bernt ut at vi måtte gå, for no hadde det kome til eit par nordlendingar også. Småskuter, den eine var i alle fall «Askeladd 1», og eg lure på om den andre var «Blueback».

Dei heldt mykje i lag. Var vel kanskje slik at dei skulle berge kvarandre om noko skjedde.

Det var ikkje meir enn rundt fem mann på disså små skutene, dei gjorde kjempeturar.

Nei då gjekk han Bernt. Men så trefte vi på eit kast til, og då var det opp og starte igjen. Folket hadde no fått kvilt seg litt og fått i seg noko mat. Så no vart det ei tørning til, men då fekk vi fri og han Bernt sjølv var i byssa og laga oss smørbrød og greier og delte ut om natta der.

Han var kelner aldeles då.

Det var gjerne att i eignarhuset det vi tok inn mat.

Men neste gong han gjekk, då gjekk han langt faen i vold ut i havet, og så kalla han opp «Salvator», då hadde han god tid, og sende melding om fangsten og det greiene der då.



Så stima han på syd, langs med isen, då skulle han sørover og sjå etter blueback. Dei andre båtane kjørte seg rett ut i havet, men då var der mykje styggeprat på lufta ja.

Då oppdaga dei det at «Aarvak» hadde lurt dei. Men han gjorde det slik at «Fangstmand» og desse nordlendingane dei lasta seg der som vi hadde vore dei.

I lag med «Askeladd 1» og «Blueback».

Dei var vel av garde og kika litt etter blueback «Fangstmand» også, men dei hadde ein kjempestor tur.

Men nordlendingane dei for heim, dei var heilt fulle etter det kastet vi hadde forlate.

Nei det var ein bra tur, eg likte meg svært godt.

I 1960 då var det også meininga eg skulle vere med «Aarvak». Men ikkje lenge før vi skulle gå så ringte han Bernt meg og sa at, ja du he plassen din, men det vert ein ny skipper.

Ja, kven er det som skal vere skipper på «Aarvak» då, ville eg vite.

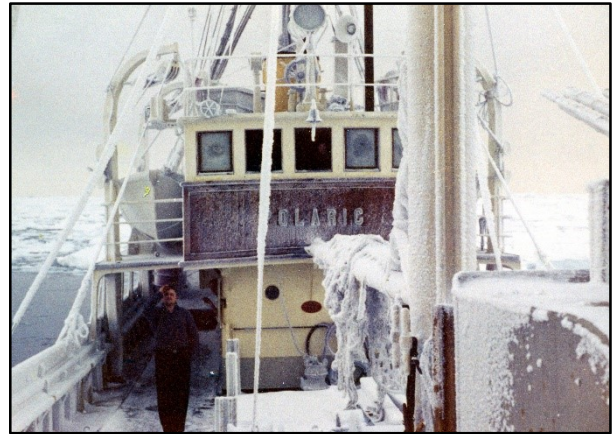
Jau, det er ein kar som heiter Ottar Brandal, sa Bernt. Sonen hans «Tin».

Ja, tenkte eg, søren heller, no har eg kjempa med galne brandølingar i fleire år, skal eg no begynne på fleire... hehe..

Eg viste ikkje kven han Ottar var, så det var ikkje noko med det, men det vart til at eg skifta til «Polaric».

Der var Olav Åsmo skipper og han kjende eg frå før. Ein stille og fredelege mann. Veldig grei å vere i lag med.

Og det vart ein brukande tur det også. Ikkje av dei store, men det vart i alle fall ikkje bomtur.



Men så kom eg meg ikkje på ishavet på lange tider. No var det inn i marina.

Eg skulle først på sommaren, men det vart utsett til hausten. Så vart det då ei marine tid, og den varte i nesten fire år.

Eg fann ut at skulle eg gå her i eit og eit halvt år for fire kroner dag, nei, tilbodet var ei utanriks matroslyre, og då spelte det ingen rolle kvar eg var, så eg verva meg. Sto du då i tre år så fekk du også ein bonus på 8.000,- kroner.

Då var det kome over ei vanleg årsløn, den låg vel på mellom 6-7.000,- det året. Så eg vart og det gjekk bra.

Men så vart eg enda ei lita stund att på, for vi heldt på med eit hemmeleg oppdrag og vi hadde det reint triveleg.

Vi budde på hybel i Bergen, og jobba i land der. Vi bygde opp eit heilt anlegg der som skulle vere så hemmeleg.

I dag er det meste av anlegget utleigd til private. Men som sagt, eg gjekk ein del ekstra i forhold til avtale der nede.

Oss hadde det steike triveleg også, monterte i hop miner som hadde stått på lager sidan 1946. Dei hadde ikkje hatt plass, og det hadde vore spreidd på fleire lager rundt omkring.

Og desse monterte vi i saman no då. Det var to i frå militæret der, i tillegg frå to sivile.

Skulle alltid vere to mann å montere ei mine. Og to av desse sivilarbeidarane dei brukte ei veke dei på ei mine. Og vi to spreke ungdomane vi sette i hop fire mine på to dagar.

Det vart ein krig av ei anna verd der. Men begge oss karane hadde bil, og dei tok vi inn i fjellhallane der og mekka bil i dagevis.

Nei det var alle tiders.

Men så fekk eg ein telefon ein dag, ein kar i andre enden som var rasande galen for at eg ikkje hadde vore å henta uniforma. Ja, kva slags uniform, sa eg.

Nei du skal ha kvartermester uniform. Nei det skal eg faen ikkje ha, svara eg.

Ja, du har fått løna. Ja, det kan godt vere, eg har no teke imot det eg har fått.

Karen var steike galen. Eg synest det var mykje det vi kan kalle «dritsekk» på kontora. Men her ute på anlegget så var vi kvitt desse.

Men måtte vi inn på Håkonsvern så trefte vi dei i store mengder.

Så då gjekk eg opp til sjefen vår og spurte om han hadde telefonkatalog. Jada, det hadde han. Så eg leita opp i katalogen og ringte til Karlsen i Brandal og spurte om han hadde plass på ein båt.



«Aarvak» 1964. Isbjørnskinn på bommen, og isbjørnlår på styrehustaket. Foto frå Arnljot Rolandsen

Dette var i starten på februar. Ja, sa dei på kontoret, du har vel vore her før. Du var jo med «Aarvak».

Ja, det stemmer det sa eg, både der og «Polaric». Men «Aarvak», sa han, det er ein svære båt no. Dette var i 1964. No har den fått ny maskin, og alt var så svært.

Slik var det i 1959 også når den hadde fått ny mast. Det skulle vere så svært. Men når vi kom der med seglet, og gaffelen, og skulle inn på den mastra... steike, det er ikkje kvar gong dei tenke, gaffelen og seglet passa naturlegvis ikkje til den nye masta.

Men nok er no det at eg reiste opp igjen til Brandal eg då, dei var forbanna i Bergen fordi eg slutta, men eg sa det at eg har stått lenge over kontraktane, for eg hadde aldri skrive under nye kontrakt eg.

Så fekk eg no kjeft for det også.

Så eg reiste, og gjekk om bord i «Aarvak» til han «lisje-hau».

Då var det han som var blitt skipper. Johan Brandal. Og så hadde vi han Asbjørn Rudi som første skyttar. Ein skikkeleg stauting.

Han Bernt han gjekk mykje betre i isen med gamle maskina, enn han Hau-Johan gjorde med den nye. Mykje av problemet var den vesle propellen «Aarvak» hadde.

Der var ikkje plass til ny og større propell når dei bytte maskin.

Johan fann seg eit flak og rende baugen opp etter, og då sto han der å spann, han Bernt han prøvde alle tider å få baugen i mellom og so masa på maskinisten, få ho ned på baugen.

Han Johan han skulle ha den opp framme. Å få opp den skuta der, ho kjem ikkje av flekk veit du.

Men då var det slik at då varskudde vi han Rudi, gå opp å... Ja då må de sette på kjelen.

Og han Rudi begynte å pakke seg inne i tønne kleda sine. Så gaula vi opp, nytrekte kaffi. Send opp han Rudi!

Det var standar svare kvar gang. Og det var berre så vidt han var komen opp der så begynte skuta og sige.

Han var dyktig, og hadde god oversikt når han stod i tønna. Ein skikkeleg svartebrend med å ta seg fram.

Han hadde drive dette i mange år.

Men han nekta å fare med «Veslekari» til Newfoundland i 1961.

Han Elling gret nesten når ikkje han Rudi ville vere med. Han måtte føle på eit kvart, «Veslekari» gjekk ned det året. Det gjorde det nok ikkje betre at han var så veldig overtruisk.

Men då når eg kom heim etter den turen, då hadde han «hau-Johan» masa så lenge at eg måtte verte med til Grønland og grabbe sand med «Aarvak». Det var mange som hadde spurt om plass, men det var folk han ikkje ville ha med seg. Så dei hadde ein heile flokk med folk å plukke frå.

Men når eg var komen heim så trefte eg eit syskenborn av meg, og han sa til meg, du skal begynne å køyre varerute du no.

-Nei i helsikes heller sa eg, det skal eg ikkje. Jau, det seie han pappa.

Ja, eg var ikkje vidare komen inn for døra heime før han ringte.

Nei, sa eg, det er ikkje snakk om heller. Eg skal vere med han «hau-Johan» til Grønland og grabbe sand.

Nei, du skal køyre varerute. Han var så opprødde, og han ringte så mange gangar at eg til slutt gav meg.

Så eg måtte ringe til Brandal å trekke meg frå den turen.

Så eg hamna ute i Gjerdsvika og køyrde varerute. Avtalen var to månadar. Men eg vart der i tre år.

Og då var det no i grunnen buss meste parten av tida. Men buss køyring var ikkje noko for meg. Likte det ikkje.

Så eg reiste heim og bygde hus og hadde gifta meg og styr. Og det hadde vel ikkje vorte hadde eg fortsett på ishavet.

Så siste turen min på ishavet vart med «Aarvak» i 1964.

Fakta «Selbarden»

Andre namn: Norrköping (1930) - Fårøysund (1938) Istind (1950) East Star (1962) Den fekk namnet «Selbarden» i 1951.

Eigarar: 1930 Rederi AB Norden, Norrköping (G. Beckmann), 1938 Slite Cement & Kalk AB, Slite, 1950 P/R Istind (John Alvestad), Sørvær, 1951 Einar Enoksen P/R Tromsø, 1953 Storebrand (brannskadd), 1953 Skips A/S Peco (Eugen Pedersen), Bodø, 1955 Skips A/S Opo m.fl., Oslo, 1956 Skips A/S Opo, Skips A/S Unni og Arnulf L *Orsa A/S, 1958 A/S Alta Fangstrederi (Helge Jakobsen) Alta/Tromsø, 1960 Utbyggingsfondet for Nord Norge, Oslo, 1962 Nort Star Shipping (Sumarah Bros) Halifax NS

Byggeverft: Helsingborg Varv och Svetsning A/B, Byggeår 1930

Maskin, orginalt: Helsingborg Varv och Svetsning A/B, Maskin, ny1952 MAN 6 syl. 1200 hk (1945 mod)

Ombyggingar: 1950 ombygd for selfangst, 1952 totalombygging ved H.C Stülcken Sohn Schiffswerft i Hamburg, med blant anna ny utfallande baug, nye dekkshus, og dei fleste spant og plater vart fornya. 1953 reperasjonar etter brann, Bolsønes, 1956 i Cuxhaven, reperasjonar

Forliste ved Bermuda 20. november 1962 på reise Turk Island - Halifax. Mannskapet berga av den norske båten «Borga»

1952 Motorhavari. Slept ut av isen av «Quest». Slept til Brandal for lossing av «Salvator» og vidare til Hamburg for motorskifte av «Uller». Etter reperasjonen i Tyskland braut det ut brann på veg heim då skuta var utanfor Bergen. Ei sjøbrannsprøyte kom til å fekk slukke brannen. Nokre av mannskapet hadde då gått i livbåt. Dette var i desember. Få dagar etter, i januar 1953 vert den igjen herja av brann i Vestfjorden. Denne brannen var langt større og spreidde seg frå maskinromet. Mannskapet måtte gå i båtane, og vart etter eit par timar plukka opp av «Lofoten». «Selbarden» vart etter dette kondemnert, men Peco i Bodø kjøpte den og slepte den til Tyskland for oppbygging igjen. Seld til Alta Fangstrederi i 1958 for 2.2 mill kroner. Fire år etter seld til Halifax for 400.000 kroner.

«Jopeter» sitt forlis og gjenoppstandelse

Av John Giæver (jr).

(Artikkelen var skrevet til boka «Når storstormen rasar», Ishavsmuseet 2002.)

Jeg skal her befatte meg mest med gjenoppstandelsen. Med forbehold om muligheter for minneforskyvning, det er tross alt en del år siden.

«Jopeter» ble observert fra fly en gang etter den var forlatt, for så å bli avskrevet. Vinteren kommer som kjent litt tidligere der nord.

Året etter stevnet «Polarbjørn» (nr. 2 bygd på Bolsønes) på sin årlige sommerekspedisjon nordover langs Grønlandskysten.



«Polarbjørn»

Vi hadde nettopp skiftet mannskap og landsatt proviant på Antartichavn, en av de mange hovedstasjonene på det såkalte «norske terrenget».

Min far var ekspedisjonsleder og Henrik Marø var skipper på denne turen. Drevne karer på forholdene der nord og ikke lette å skubbe seg på. Denne egenskapen skulle det vise seg å bli bruk for.

Det var vakkert vær med sol og varmegrader. Alle var på dekk og beundret den overveldende grønlandske natur da telegrafisten kom løpende ned og med opphisselse i stemmen kunne fortelle at han hadde oppfanget enn melding mellom danskenes observasjonsfly og deres

marinekutter «Teisten» som lå i Mestersvik at de skulle begynne å seile mot «Jopeter». Han hadde ikke fått med seg hvor skuta befant seg.

Skjebnen og lykken var på «Polarbjørn» sin side. Lykken skal jeg komme tilbake til, men skjebnen viste seg i form av en dansk fangstmann som med store problemer forsøkte å komme seg gjennom kystisen og inn til sin stasjon rett innenfor.

Han pralet oss for å be om hjelp inn til åpent farvann lenger inne.

Vi fikk karen om bord, var lutter hjelpsomme, samtidig som vi diskret tappet ham for opplysninger om «Jopeter». Det viste seg at han kunne fortelle at skuta var blitt oppdaget fra fly noen dager tidligere og at den lå tilsynelatende uskadd godt inne på land i bunnen av Mountisfjorden.

Skuta hadde tydeligvis drevet omkring lenge for så å bli skjøvet inn fjorden og opp på land. Det ble foretatt et kjapt møte i offisersmessa. Deretter skjedde tingene i raskt rekkefølge. Den danske fangstmannen ble kidnappet der og da ved at hans båt ble heist om bord, slik at han ikke fikk meldt fra at vi var på havaristjakt.

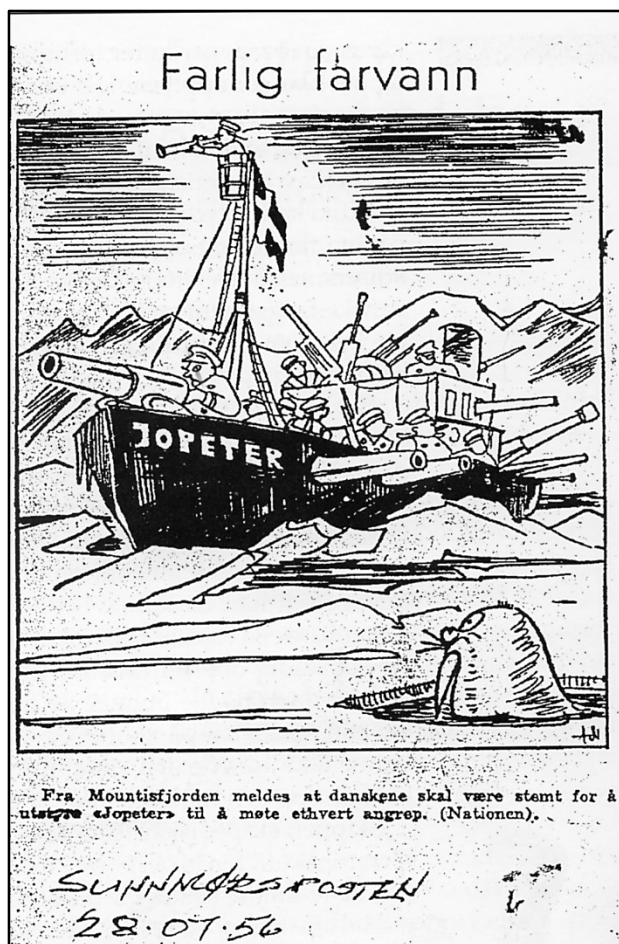
Det utspant seg etter hvert et underlig båtrace inn fjorden.

Det viste seg at marinekutteren hadde ca. en times forsprang på oss, men vi tok sakte men sikkert innpå.

Dette hadde sin begrunnelse, ikke i at «Polarbjørn» var noe speedbåt, men fordi vi hadde kaptein Marø stående i tønna å manøvrere skuta kaldt og rolig i sikksakk mellom sandbankene.

Han manøvrerte fra tønna fordi han da kunne bedømme dybden på grunnlag av fargenyansene i sjøen. Han tok nok en del på feelingen, for det virvlet stadig opp bunnsлам i propellstrømmen. Effektivt var det, for da vi nådde bunnen av fjorden hadde marinen så vidt fått satt småbåten på vannet og var på vei inn til «Jopeter».

Vi kunne ikke annet enn å være tilskuere til at det danske flagget ble heist på den norske skuta. Vi låret deretter småbåten.



Faksimile frå Sunnmørsposten 28. juli 1956

Skipper, ekspedisjonsleder og to av mannskapet dro så over til marinekutteren for å spørre om å få lov til å besiktige «Jopeter» slik at vi kunne sende en tilstandsrapport til rederiet.

Jeg var med i småbåten; og uten å være klar over det drama som utviklet seg oppe i styrhuset, fikk vi marinesoldatenes tillatelse til å dra å se på skuta.

Våre offiserer kom om bord igjen og vi stevnt mot «Jopeter» uten at de oppfattet det.

Plutselig hører vi en kommando over en høyttaler; «den første som border «Jopeter» vil bli skutt», samtidig som det ble montert et magasin på en toløpet antiluftskanon som ble justert rett mot oss.

Da vi så rett inn i kanonløpene, var jeg et øyeblikk redd for at min far skulle få hjerteinfarkt i reint raseri.

Det var utrolig hvor god han var til å banne. Det kom en jevn strøm av eder og galle om dansker generelt og om de norske advokater som tapte Grønlandssaken for oss i 30-årene.

Vi kom oss om bord i «Polarbjørn», hvor et selsomt skuespill utspant seg. Det ble ført en seriøs diskusjon om hvordan vi skulle ta «rotta» på den danske marine.

Det kom inn flere «gode» forslag. Repp'en vår som var en av Møres beste skyttere, ville kunne plukke ned hver eneste danske som prøvde å sette seg i skyttersete på kanonen, der bare hundre meter unna.

Eller vi kunne jo få manøvereringsproblemer når vi forlot stedet og rett og slett bauge ned hele kutteren. Den var bare halvparten så stor som «Polarbjørn».

Heldigvis tok folk til vettet, men da vi seilte kunne ikke skipperen dy seg. Idet vi tørnet akterenden til, strøk vi flagget, hvilket er en fornærmelse å gjøre mot en marineoffiser.

Vi fikk senere høre at han hadde bedt Marø og Giæver om «til helvete å komme seg ut av dansk farvann». Så da så.

Vi sendte melding til Norge om episoden. Det avstedkom høy politisk aktivitet.

Vi fortsatte våre gjøremål på det «norske terrenget» inntil vi fikk beskjed om å gå til Mestersvig, et stort dansk gruvesamfunn med flyplass i en lun havn.

Der lå også vår venn, marinekutteren, fortøyd langs siden på den danske malmbåten, «Thora Dan». Vi la oss utenpå og strammet trossene til det knaket i «vesla» som lå i midten. Vi fikk etter hvert høre hva som hadde skjedd.



«Jopeter», klargjering for slep.

Den danske regjering ba pent om unnskyldning. Admiralitetet sendte sin sjef til Mestersvig.



«Melshorn» sleper «Jopeter» ut av isen.

Den unge friske marineløytnant ble kaldt hjem med øyeblikkelig virkning.

Mannskap og offiserer fra «Polarbjørn» ble invitert til admirals dinner om bord i «Thora Dan».

Her fikk vi en innføring i militærpolitisk retrett, for så å få oss overført «Jopeter» som gave.

Et slags bevis på det gode forhold mellom de to nasjoner. Dansker er jo generelt hyggelige de. «Selbarden» tok over lasta fra havaristen og vi seilte hjemover. Vel, seilte var vel sterkt sagt. Jeg var blant mannskapet som stod rorvakt på havaristen.

«Melshorn» slepte «Jopeter» mens «elefanten» gikk frem å pløyde råk.

Hjem kom vi, for så å oppdage at det dansk-norske skjærmyssel hadde skapt store overskrifter.

Det la heller ingen demper på stemningen at vi førte piratflagg i styrbords gaffel når vi kom inn i Ålesund havn.

Det hører med til historien at «Jopeter» arvet «Polarbjørn»-navnet etter dennes forlis sommeren 1957.

«Jopeter» komen til Ålesund.





– med energi for fremtiden

Fårlegt hav

Av Ludvig Holstad



Det er året 1920 i slutten av mars månad.

Ishavsskutene i Brandal har arbeidd på spreng i fleire dagar med å gjere seg klar for Vesterisen og no har dei fleste av skutene stemd til havs.

Berre ei av dei vart litt etter, men i dag er også ho ferdig og har kasta laust.

- Tre støyt i fløyta og der sig ho ut med landet godt nedåt lasta av alt kolet og provianten dei må ha med seg på ein slik tur. Ei vakker skute med fine linjer og tynna, skinande kvit i mastetoppen.

«Alle ishavsskuter er fine», seier nokre gutar som står og fyl henne med augo...

No nærmar ho seg Kvitneset. Om nokre minutt so er heimbygda gøymd attom fjella. - Ei 3 - 4 av karane kjem liksom tilfeldig opp frå lugaren og står attmed rekka.

Nokre augnepar stirer inner i same leid. Der ligg bygda under dei tre fjellnakkane.

Kvite og raude hus og to store elvar bratt ned i sjøen. - Og kaia og sjøbudene utmed strendene.

-Men attom glasrutene inne i dei mange stovene står der kvinner og stirer langt etter dei. Skuta svinga for neset, snudde stammen mot havet og helsa på dei første dønningane.

Tolv dagar etter er dei oppe på den 74 breiddegrad, midt mellom Jan Mayen og Svalbard.

Skuta ligg og rid for ein sterk nordostkuling, som meir og meir nærmar seg til storm. Enno har dei ikkje vore inne i isen, og ikkje prøvt på det heller.

Den store isøyda anar dei berre som ei lysning langt nord i synsrande.

- Nordostkulingen møtte dei som eit gufsande udyr med ein gong dei kom oppunder iskanten. No har dei leie her og bakka i 4 - 5 dagar og torer ikkje å kome nærare iskanten.

Her er det fårlegt hav.

Heile iskanten er i oppbrot. Store isflak kjem i vill dans unna vêret. Og trøyste dei om dei ikkje held god utkik natt og dag.

Mot slutten av femte døgnet aukar kulingen til full storm. Det er ein av første dagane av april og midt i påskehelga.

Dei eldre av mannskapet veit so altfor vel kva dette er for utsending. Dei er komne ut for ein av desse rasande påkestormane som er so syrgjeleg velkjende her oppe i mars og april månad.

Mangt eit farty har gått til botnar her, i desse stormane. Men denne skuta er god og ho er sterkbygd og maskina arbeidar jamt og støtt.

Første dagane lempa dei mykje av kolet over bord, så no flyt ho mykje lettare. - Men likevel, havet er trugande fælt å sjå.

Mannskapet på dekk og i maskina tek sine vakter og rortørn og heng i på kvar sin post.

Men stormen aukar til orkan og sjøane bryt seg inn over baug og skansekledding, gong etter gong.

Herre Gud. - Ei lita treskute midt i eit rasande ishav og no er det femte døgeret dei ligg på veret. Slik kan altso ei påskehelg arte seg i Vesterisen.

-Korleis var det heime i dag tru? Var det nokon av karane som drøymde om ei lita bygd med kvitsoleier på bøen og påskeliljer i hagane ? - Det såg ut som han drøymde om noko slikt den unge fyrbøtaren, 16 år gamal og førstereisgut.

- «Står du og søv gut, pass fyren og ikkje fall i stavar.» - Det er maskinisten som syng ut.

- Oppe på brua står skipper og rormann. Augo trutne og raudsprengde av vaking og sjødriv.

-Ei klokke slår – vaktskifte -purr ut vakta. –

Klokka var fire om morgonen andre påskedag. Då var då at det hende. - Eit berg av ein sjø, - større enn alle andre, kom i mot dei. - «Purr ut alle mann», -ordren korn kort og streng.

Det var som om heile havet reiste seg fram om baugen i høgd med mastrene, - svartblått og nådelaust. Det brotnar, -det bryt. - NO !

Skuta var heilt under. Skipperen såg berre svartblåe sjøane rundt seg.

Alt vart borte i kavet, skuta skalv i kvar nat og nagle. Dei på brua kneip seg fast av all makt. Kom ho opp att tru ?

Ja, - ho lyfte seg, sakte - so sakte, og sjøen vaska att over hekken. Men då såg der ut. - Heile skanseledninga var innslege. Begge kappene knuste til pinneved. Rundhuset var vekk, bommar og gaflar knuste i småbitar.



Opprørt hav. Foto frå Sigmund Bøe

Mannskapet kom stormande opp. Ruff og kahytt var halvfulle av sjø, lasteromet like eins og sjøen strøymde inn i maskina.

Skuta la seg med ein gong over og dreiv på sida. Var der noko von for dei no tru?

Dei måtte få ut eit drivanker, lynande fort og det måtte lensast so ikkje fyren under dampkjelen slokna.

Kvar mann i rasande arbeid. Dei reiv stormklyveren fram.

Han er trekanta - og sterke liner vart festa i kvart hjørne og dregen i hop til ein sekk.

Denne sekken surra dei so fast i reiakabelen, 120 famnar lang, og hivde det ut.

- Skuta dreia til litt om senn med baugen mot veret, men det vart berre ein liten frist. Påstanden var veldig. Den tjukke tunge kabelen turka opp i heile si lengd frå båretopp til båretopp. - Det var eit syn å sjå.

Ei stund i spaning, og so small det tjukke toget av og skuta la seg på tvert på nytt. Maskina

hadde hangla og gått heile tida og roret var uskadd. Dette vart berginga deira.

- Men sjøane vaska over dei, endå verre no enn då dei låg og dreia på veret.

No var det inga anna råd enn å sløre unna, hamne kvar det ville. Dei gjekk baut og fekk surre seglduk over alle hol etter kapper og rundhus, men det var umogleg å få tette alle stader same kor dei tetta.



Sjøane vaska over dei. Foto frå John Kvernevik

Å korne seg ned i lugaren var uråd, han stod halvfull av sjø, og ikkje snakk om å få lense den i slikt eit ver.

Alle 16 mann måtte få plass i maskinrom og kahytt. Dei brukte fyrstonga og slo hol i skotet og fekk gjennomgang der.

Hadde dagar og neter vore harde før, so vart dei verre no. Eit umenneskeleg slit, natt og dag for å halde skuta flytande.

No fekk det røynast kva to det var i kvar einskild, ikkje berre av fysisk kraft, men kanskje enda meir av sjeleleg styrke.

Mat hadde dei ikkje, og uråd var det å få tak i noko om det var brukande. - Alt laust i bysse, lugar og kahytt flaut i sjø.

Men arbeidast laut det likevel av yttarste makt. Pumpene gjekk utan stans, men ein greidde ikkje å ta unna alt.

Det måtte lensast attåt på harde livet. Reiskapar å hjelpe seg med fanst ikkje, det gjekk overbord med rundhuset.

Dei fekk tak i ein dubbeldunk, slo stropper i og knytte i ei sterk line, so ein mann i romet til å fylle, så to mann til å hive opp og tørne. - Opp og ned - opp og ned, tørn om tørn på kvar mann, ingen kunne skyte seg unna.

Eit blodslit utan måte, natt og dag av eit forfrose og daudtrøytt mannskap, utpinte av svalt og svevnløyse.

Dei som ikkje sto i lenstørn eller på brua heldt seg i maskinromet og kahytta. Der skulde 9 - 10 mann stue seg i hop og prøve å få stele seg nokre minutt med svevn, og der skulde sjøvåte klede turkast.

Der var til slutt ikkje verande for lukt og damp, men kva råd er det?

Der ser du karane. På dørk og rist og kjeletopp ligg daudtrøytt menn.

Klarer dei denne påkjenninga alle? Det er ikkje å vente. Der ligg ein bylt for seg sjølv oppe på kjeletoppen. Han vil ikkje meir, merkeleg. Han var den største og sterkaste av alle, men viljen svikta.

«Dokke ser då vel at det ikkje nyttar meir karar, vi greier det likevel ikkje».

Det var inga anna råd, dei måtte take han med makt og tvinge han i arbeid. Korleis skulle det elles gå, om ikkje alle som ein hang i det dei vann.

Og alvorstankar melde seg til nokon kvar. Der ligg ein av gutane og ber.

Han var den lysteligaste av alle og ikkje så lite lettsindig og stygg i orda i kameratlaget. No tala ei høgare makt til han so pass tydeleg at han låg i rop og redsle. - Herre Gud frels oss.

- Dagane går. Ei einsleg ramponert skute oppe i Nordishavet på ville floget søretter.

Kvar hadde dei Jan Mayen på lag tru? Gjekk dei henne klar, eller skulle dei ende opp i brota der? Kov og kave gjorde det umogleg å sjå nokon ting.

Nei, dei var sikkert komne forbi, og såg ingen ting til øya. No bar det med kurs mot Island. Men endeleg hadde også stormen sprengt seg. Som eit brølande udyr hadde han fylgt etter dei, heilt oppe frå den 74de og ned til den 68de breiddegrad.

I samfulle 12 døger hadde nordosten rasa og i 9 døger kom ikkje skipper og mannskap utor kleda. På 5 døger hadde dei ikkje smakt vått eller turt av noko slag.

Dei var no komne so langt sør at dei låg omlag midt mellom Jan Mayen og Island og då slo han havet dam stilt med ein gong.

Der låg denne veldige sletta og ville dei ikkje noko vondt. Berre lange rolege dønningar etter ein vettlaus dans.

Ufatteleg at dette var same havet som ville sluke dei for nokre timar sidan. No vart det råd å få lense so pass at dei nådde i litt mat av det slaget som var.

Det første dei prøvde var havregryn utrørt i vatn. No fekk dei også korne seg ned i lugaren, og der såg det ut.

Koppar og kar, sengeklær og gangklær og alt som laust var flaut i sjø.

Oppe på bordet sto bikkja dei hadde med seg, og kvein og jamra og var vill av glede når ho såg folk igjen.

Endeleg fekk dei samband med andre skuter, som også hadde lede havari og var på heimveg. Dei fekk slepar ombord på ei av desse.

Havet var ikkje lenger roleg, veret hadde slege om til nordvest kuling og då vågde dei ikkje vera åleine på reisa over til Noreg.

No gjekk det fort heimetter. Det ljøsna og letta etter daudedansen.

Opp under Runde komne kunne dei greie seg sjølve. Maskina rusla trufast som ho hadde gjort heile tida.

Det var eit under at dei hadde greidd å halde henne i gang når det var på det verste.

Dei såg inn mot Breisundet, ein motorbåt kom køyrande forbi. Det var ein båt ifrå Flø, han svinga og kom tett innåt.

Folka der ombord sto berre og stirde i største undring på dette fartøyet.

«Nei, Herre Gud kva er det dokke har vore ute for», ropte dei.

Og dei kunne gjerne undre seg for skuta var vel eit syn å sjå.

Rekke fanst ikkje på noko side. Berre ei støtte stod att her og der. Kapper og hus var borte, berre keisinga stod naken att på dekk.

Og riggen? Ingenting, to snaue master med nokre tafsete togendar. Eit trøysteslaust syn.



Rekke fanst ikkje på noko side. Berre ei støtte stod att her og der. Her frå «Vesterhavet» sitt møte med storsjøen i 1939. Foto frå John Kvernevik

Men der opnar Breisundet seg og kjende fjell kjem til syne. Skolma og Lesten med Sukkertoppen og Eltrane midt i mot. Vår over Brandal-bygda og midt i april månad, grønande bøar og måseskrik nede på mola. Her hadde ingen storm herja og alt var i gamle gjenge.

Men det er eit eller anna likevel. Folk treffest og spør: «Har du frett noko?» Nei. Tankane gjev ikkje fred. Dei har høyrte om storstormen oppe i isen.

Men ingen veit noko. Angsten ligg i lufta, og i dei stille spørsmåla.

Det lid ut på ettermiddagen.

Att med eit nybygg ute i stranda står ei kvinne og heng opp kler. Dei er nyvaska og kvite. Fjellet står stupbratt og svart attanfor.

Nordosten har spakna, berre lette byger inn Breisundet med sol innimellom.

Ein mann står ute på ein haug og stirer, der kjem han springande og ropar noko:

«Nilla, Nilla. No kjem «Jopeter» for Kvitneset.»

Ja so sanneleg der kjøme dei. Å Gudskjelov.

Skuta sig inn med stranda. På kaia hadde det alt samla seg nokre karar då skuta legg innåt.

Dei ser på henne, ja, dei stirer på henne. Dei flytte auge frå det eine til det andre og bed stilt velkomne heimatt. Dei veit og skjønar alt.

Då er det at ein av karane på kaia snur skråa og seier sopass høgt at alle kan høyre det: «Å ja, alle kan sjå kva skuta he fått, men ingen veit kva folka har lide.»

Men dei som er ombord då, seier dei ingen ting? Ikkje mykje.

Det ligg ikkje for dette folket å bera kjenslene utanpå i ord og åtferd. Dei seier takk og svarar at han var no noko dryg både med storm og sjø. Men førstereisguten hadde fått auge på noko oppe i vegen, og han måtte no likevel sanna at aldri hadde han sett bygda so vakker som i dag. Ein sunnmørsk vårdag med nordvestbyger og sol innimellom.

Fjorten dagar etter stod same skuta til havs på ny tur opp i same ishavet.

Berre halvparten av det gamle mannskapet er med denne gongen.

Den andre halvparten laut leggest inn i det store huset med dei mange sengene.



«Jopeter» ved iskanten.

Friska opp att minne frå Sør-Georgia

Av Anne Gry Eilertsen,
Vikebladet-Vestposten

I 1961-62 var Leif Gerhard Sandvik og Jon Øye på selfangst i Sør-Georgia. Fredag (9.oktober) fekk dei møte Kjell Tokstad, leiar i Øyas Venner på Sør-Georgia.



Jon Øye, Kjell Tokstad og Leif Sandvik. Foto: Anne Gry Eilertsen

Tokstad var komen til Ishavsmuseet Aarvak for å fortelje om oppstarten av kvalfangst på Sør-Georgia. Samlinga ved museet var den faste ishavskvelden som kvart år blir arrangert som ein lekk i Hareidsstemna.

Kjell Tokstad kom til Grytvika på Sør-Georgia første gong som 15-åring i 1960-61 som byssegut. Seinare har han vore der i lengre periodar.

-Eg kallar meg ikkje kvalfangar, men har vore på kvalfangst, poengerte Tokstad, som er oppvaksen i Sandefjord, ein by med sterke kvalfangsttradisjonar.

Grytvika kvalfangststasjon vart grunnlagt i 1904, etter at norske styresmakter hadde lagt ned forbod mot å drive kvalfangst i Nord-Norge. Dette fordi konfliktane mellom kvalfangarar og fiskarar hadde blitt større og større.

Kjell Tokstad fortalde den spennande historia om kaptein Carl Anton Larsen og mannskapet

hans sin dramatiske kamp for å kome seg til Sør-Georgia.

Landstasjonen i Grytvika var den første i Antarktis, og vart sett opp med argentinsk kapital, på britisk territorium, men med norsk ekspertise.

Carl Anton Larsen var på Grytvika i 10 år, og han tok initiativ til å få sett opp ei kyrkje der i 1914.

Kvalfangststasjonen på Grytvika vart ein stor suksess. I over 50 år var Grytvika base for industriell kvalfangst. Men uttaket av kval var større enn det som var forsvarleg, og med åra vart kvalfangsten stadig mindre, og stasjonen vart stengt i 1964.

I dag er det berre dei gamle bygningane og kyrkja som blir halde ved like.

Etter foredraget fekk Tokstad helse på Kari Remvik. Far hennar, Peder Krøvel-Velle var to år i Grytvika på slutten av 1920-talet, og hadde fortalt døtrer sin mykje om livet der. Remvik hadde derfor tatt turen til Ishavsmuseet for å høyre på Tokstad.

Det same hadde Jon Øye frå Vartdal og Leif Gerhard Sandvik frå Gursken gjort. Dei var på selfangst etter elefantsel, i 1961/62, og var mykje på land i Grytvika.



Kjell Tokstad likte sær godt at byssa på Ishavsmuseet hadde namnet Grytviken.

Ishavsmuseet rettar ei stor takk til våre
hovudsamarbeidspartnarar i året 2015



SPAREBANKEN MØRE



VS Poland Sp. z o.o.

Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

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

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

Selfangst.

Av Helge Ødegård

Selfangstskuter: Ei slik skute er sterkbygd. Den er fullspanta, det vil seie at der er lite mellomrom mellom spant, der er hud-plankar på 3-4 tommar og innerhud. Garnering på omtrent det same som ytterhud. Stamm og kjøl er av ekstra dimensjon. Kjølen er bolta saman med innerkjølen (kjølsvinet). I masta er der ei utkikstønne, gjerne 17 til over 20 meter over dekk.

Førstereisgutar blir ofte lurt til å mate kjølsvinet, stuerten sender ut ei bøtte med avfall og ber guten gi dette til kjølsvinet. Du finn svinet i rommet, seier han. Stakkars den som «bit» på. Eg kjenner ein eldre mann som vart kalla kjølsvinet i lang tid. Men den spøken kjente vi som voks opp i fangst- og fiskar miljøet.

Lugaren forut hadde 12 køyer, 3 køyer i lengda og to køyer i høgda. No var vi berre ti mann som skulle ligge der, så der var 2 køyer ledig. Men på sildefiske med 15 mann i lugaren var der 3 dobbelkøyar, litt trengt å ligge i dobbelkøy.

Der var ein lang benk på kvar side av lugaren. Under den benken var der ei skuffe til kvar køy. Der i skuffa hadde vi brød, margarin og pålegg. Brød baka stuerten, men margarin og pålegg kjøpte vi personleg før vi drog på tur.

Pålegg var for det meste sirup. Vi hadde to varme måltider for dag, middag og kveld.

Enno huskar eg kvar mann om bord, er ikkje mange att no, er ikkje sikker på ein som enda i Canada. Ein fall overbord frå ei frakteskute og omkom slik. Ein fall for mordarhand, kom i krangel med naboen og vart drepen med ein hammar.

Kona hans og bikkja fekk same skjebne.

Mange år tilbake i tid.

Min første tur på selfangst var sommaren 1939, eg såg litt yngre ut enn no. Var 15,5 år gammal. Såg vel ut som ein gut på 15 år ser ut i dag, var vel heller litt mindre og tyngre enn ein vanleg

gut på 15 år er no, var heilt fri for magemusklar. Men var nok meir vant til arbeid, det var mykje kroppsarbeid den tida.

Ting som kunne lette tungt arbeid og slit var nesten ikkje funne opp. Det var vanleg med selfangst der eg var fødd og vaks opp, vi unge hørte på dei litt eldre når de kom heim og fortalde.

Vi hørte om gode turar og om bomturar, vi var ikkje ukjent med frost og kulde. Ja, vi fikk høre om forlis, skuter som kom i skruing og fikk så mykje skade at dei sokk.

Vi hørte også om mange som miste livet i forlis.

I mange år hadde sommarturen på selfangst gitt svake resultat.

Då i 1939 var det ikkje så mange vaksne som ville på selfangst, derfor måtte dei fylle opp med yngre gutar. Det med unge var både pluss og minus. Dei unge var kvikke, det var ofte ein måtte hoppe frå skuta til isen.

For ein gut på 15-16 år var slik hopping bare «barneleik».

Ja, eg hadde fått jobb som fangstmann og var glad for det, mykje betre enn ein plass som dreng på austlandet.

Denne sommarturen går til Stretet mellom Island og Grønland. Klappmusa legg seg då opp på drivisen for å skifte pels. Det er det vi kallar hårfelling.



Fangstmann med hakapik. Klappmyss og blueback. Foto frå Oddmund Brandal

Denne hårfellinga går føre seg i juni- juli. Men i forkant av fangsten prøvde dei fleste skutene å drive litt fiske etter håkjerring. Av denne fisken er det bare levra vi nyttar. Levra blir dampa til tran.

Ei slik håkjerring kan bli opptil 8 meter lang og slike fiskar har fleire hundre liter med lever. Men når vi fiska var ikkje alle håkjerringar 8 meter, nei der var små og store.

Men eg trur nok dei aller fleste vi fiska var over 3 meter. Vi hadde ein jarnkrok som var cirka 2 meter, denne kroken krøkte vi i ryggen på fisken.



Håkjerring med jarnkroken i ryggen.

Men var det store fiskar heldt ikkje ryggen, så då måtte vi slå ei rennelykke på mantelveieren og fekk tak på fisken. Når fisken var komen ombord var ein mann klar med kniv og med eit langt snitt vart fisken spretta så levra kom ut. Når levra var fri kasta vi fisken på sjøen. For oss såg det ikkje ut som håkjerringa merka at den fekk spretta opp hele buken.

Nå den kom i sjøen igjen fortsette den å symje rundt som alt var ok. Rundt skuta kunne der symje mange fiskar som hadde mista ein del av sitt indre.



Håkjerringa vert spretta og levra teken ut. Foto frå Erik Pedersen, Kvitungen 1952.

Håkjerring er ein rovfisk og kannibal, ofte åt ho sine slektningar som var fast på angelen. Men den lever på djupt vatn så den er ufarleg for folk, håkjerringa har ein tanngard som er nifs, 5 til 7 rader med tenner i overmunnen og 2 rader i undermunnen.

Skinnet er som grovt sandpapir, den som brukar kniven for å ut levera må bruke vottar, elles blir fingrane opp skrapa.

I mai begynte vi å ta om bord utrustning, vi måtte ta ombord fleire tankar, segl måtte om bord og bendsle fast til bommar og mastringar, revliner måtte inn.

Dei eldre var voldsamt påpasseleg med segl, vi unge skulle lære. Dette var støttesegl, men i nokre tilfelle kunne segl bety liv eller død. Maskinkraft i fiskebåtar var ikkje meir enn vel 30 år da i 1939.

Norge hadde ein nokså stor flåte med seglskuter heilt til 1920.

Det var mykje som skulle om bord, 140 tonn med kull, damphest i maskinrommet. Proviant for 15 mann i 3 månader, utrustning for linefiske etter håkjerring, og også alt som skulle til for fangst av sel.



Klargjering med M/S «Brandal», spekk tankane kjem om bord. Foto frå Arnodd Løe

Det var store ting og der var småting som måtte med. Men kvar skute hadde sin eigen lagerplass på sjøbua, det hjelte mykje når så mykje skulle om bord.

For ein ung gut var det mye å legge merke til og ta med for seinare bruk.

Ferdig med utrustning var vi klar til å segle ut rett etter 17. mai. Vi reiste frå Ålesund litt seint på morgonen, komne ut frå land blåste det ein stiv kuling og det var mykje bårer. Sjøsjuka meldte seg nokså kvikt, middagen var potetball med tilbehør.

Stuerten var mest kjent som «Ball-Ola», var berømt for sin potetball med saltflesk og saltkjøtt. Eg åt potetball og spydde, åt meir potetball og spydde, det hjelte, etter noen timar var sjøsjuka borte, for denne turen.

Etter tre døgn i sjøen såg vi land, Langenes på Island. Vi gikk nå langs kysten av Island, og eg huskar mange namn frå denne turen enno. Røferhavn, Melrakkarsletta, og andre namn som dukkar opp. Spesielt husker eg Grimsøy. Der på Grimsøyflaket venta båtar frå Heimbygda på post, vi hadde med post til båtar som låg ved Island på torskefiske.

1. skyttaren fortalde ein historie frå Grimsøy som eg husker godt enno. Ei jul låg der fast is

heilt inn til Island, dei vaksne gikk inn til Island for å delta i julemessa.

På veg ut til Grimsøya bles det opp, isen dreiv til havs og alle kom bort. Det var berre nokre gamle og borna igjen på Grimsøy, etter dette fikk dei eiga kyrkje og prest.

Eg har aldri fått historia stadfesta, men historia kan være sann. Der på Grimsøyflaket låg der også mange fiskebåtar frå Færøyane, dei fiska torsk med handsnøre.

Mange av dei båtane hadde berre segl, og der var mange mann på kvar båt. Dei drog frå Færøyane tidleg på våren, og låg ute til dei hadde last, eller til hauststormane kom.

Da vi hadde fått levert posten fikk vi ombord fersk torsk, og den smakte særst godt. Frå Grimsøy gikk vi til Cap North, frå den tok vi kurs mot Grønland. Men vi skulle ikkje heilt til kysten av Grønland, vi skulle fiske håkjerring på djupt vatn.

Så då vi kom så langt skipperen meinte vi skulle prøve fiskelykka var det å lodde seg fram til passe djupne og botnforhold. Den tid var det djupvasslodd vi brukte, eit blylodd på fleire kilo, i enden på loddet var der eit hol slik vi kunne fylle feitt eller talg.

Når loddet kom opp såg ein kva slags botn der var. Håkjerringsfiske er fint linefiske, berre ein linestubb ute i gangen.

Lina stend ein 3-4 timar så det vart tid til litt svevn. Vi fann ein god fiskeplass og fiska mykje håkjerring, levra vartampa til tran.

Vi hadde 180 fat med tran, så der var nok mange håkjerringar som måtte late livet.

Tida for fangst kom, vi slutta med linefiske og gjorde oss klare for fangsting. Vi måtte tømme nokre tankar for kol og vi måtte finne fram det vi hadde bruk for om skipperen fann fram til fangst. Saman med ei anna skute gjekk vi inn i isen.

Det å gå i is var ei stor oppleving, skipperen stod i tønna og kommanderte. Sol og is, knaking i skroget, kvite isbrear og blå fjell på Grønland. Dette er ting ein nesten aldri gløymer.

Vi unge fekk også ny erfaring, no var det ikkje å styre etter kompas, nei no måtte vi styre etter kommando.



Mannen i tønna komanderte til rormannen på brua.

Mannen i tønna kommanderte styrbord og babord eller stødig. Vi måtte styre klar isflak så godt vi kunne. Nyttar ikkje å nekte, og vi fikk mykje kjeft.

Det var ikkje så enkelt å styre klar isflak, men vi lærte det etter kvart. Huskar at vi såg nokre få klappmus, og vår skipper spurte om vi kunne få dei dyra. Han ville vi unge uerfarne skulle få litt innføring i flåing og slikt.

Den andre skuta hadde ikkje så mange unge uvante, så vi fikk dyra om bord, og fikk prøve oss på flåing. Mange av oss unge hadde flådd før, men det var ein sau og slikt.

Det var litt annleis å flå klappmus, her var der nesten 10 centimeter med spekk.

Klappmusa vi fangstar på der i stretet kan bli 2,5 meter lang, hannen, hettakallen, kan vege nesten 300 kilo, klappmusa cirka 200 kilo. I tida då den har pelsskifte et den ikkje, så spekket minkar etter som tida går. Så for selfangarar er det fint om dei kan kome i fangst tidleg.

Dyra ligg som regel i små flokkar, på passe store isflak, 10- 15 dyr saman. Men det var som regel ikkje langt til neste flak med dyr på.

Når dyra ligg slik er der alltid ein «vaktmann», eit dyr som ofte løfter på hovudet og ser seg rundt. Det er denne vaktmannen det gjeld å få skyte først.

Når den letter på hovudet og strekker nakken passer det godt med hovudskot.

Eit skot i hovudet med blyspiss knuser hovudet fullstendig, og ein høyre berre eit klask når hovudet treff isen.

Dei andre dyra ligg i slike tilfelle roleg, då kan ein flink skyttar plukke først ut dei dyr som ligg nærmast iskanten. Med to skyttarar i sving blir som oftast alle dyra på isflaket skotne.

I slik fangst går skuta først, fangstfolka kjem etter med båt og flår. Den tid måtte vi ro, 2 mann rodde og ein sat bak og hamla, var vi 4 mann i båten stod ein i baugen og skuva vekk flak.

Når båten er lasta må dei til skuta å få lossa, om bord blir skinna lagt i lag, «platta» heiter det.



Den tid måtte vi ro, 2 mann rodde og ein sat bak og hamla, var vi 4 mann i båten stod ein i baugen og skuva vekk flak.

I dagar med mykje fangst er heile mannskapet med, vakt og frivakt. Då er der to fangstbåtar i sving. I dagar med lite fangst er det berre ein vakt i arbeid, mannskapet er delt i to vakter. Det er babord og styrbord vakt.

Vi hadde 4 mann på kvar vakt, babord og styrbord vakt. Med 9 fangstfolk hadde vi også ein dagmann.

Eg var dagmann, gjekk frå kl. 06 til kl. 18, 12 timar kvar dag. Det var hardt arbeid, lite søvn under fangsting, vi kunne fangste både eit og to døgn utan søvn.

Når vi hadde dekket full av fangst, eller det ikkje var meir fangst, fekk vi nokre timar i køya.

Men alltid var der arbeid med kol, og alltid måtte vi ha tankar klar for spekk. Så heldig vi var med fangst dette året brukte vi lite kol, så her var det å lage bingar på dekk.



Spekking av skinn på spesielle spekkarbenkar.

Baksane var fulle. 140 tonn med kol var mange tak, mange pøser vi måtte hale opp frå koltanken til dekk.

Var det ikkje fangsting så var det spekking, spekking var ein grisejobb.

Vi hadde spesielle benker, (spekkbenkar), til dette arbeide. Nokre kjøta, det vil seie at ein skar kjøtet vekk frå spekket.

Spekket måtte være mest mogleg rent for kjøt, var visstnok noko med kvalitet og pris.

Når vi var ferdig med spekking var det salting av skinn. Når skinna var salta og på plass fekk frivakta gå til køys.

Vakta måtte då gå i gang å tømte neste tank for kol. Det tok mange timar å tømte ein tank for kol, og når den var tom måtte den også gjerast rein. Mens mannskapet heldt på med kol og tankar, var skipperen på leiting etter meir fangst.

Fann skipperen meir fangst var det slutt på søvnen for frivakta, men ingen sure miner for det.

Hardt arbeid tydde pengar når turen var slutt. For oss som var unge var dette spanande. Ledige stunder var der nok ikkje denne turen, ein fangstmann hadde med grammofon.

Eg kan ikkje huske grammofonen var i bruk før på heimturen.

Helge Ødegård til minne.

Helge Ødegård døydde 28. september 2015. Han vart gravlagd frå Langesund kyrkje tysdag 13. oktober. Helge vart 92 år gammal.

Helge Ødegård vart fødd på Nordre Vartdal den 25.08.1923, og konfirmert hausten 1938.

I arbeidslivet starta han som gardsdreng i Borgund vinterhalvåret 1939.

Men som dei fleste andre unggutar på Vartdal og Sunnmøre var det sjøen og isen som lokka. Helge vart dermed fangstmann på «Buskøy» frå Vartdal i Stretet 1939. Dei gjorde god tur og hadde full last. Etter dette mønstra Helge på «Bjørkhaug» frå Ålesund som dekksgut i november 1939. Han mønstret av «Bjørkhaug» 3. mars 1940 i Ålesund, og gjekk igjen om bord som fangstmann på «Buskøy» til Vesterisen i 1940. Han fekk sin første tur til Grønland som matros på «Furenak» til Aust-Grønland hausten 1940. Etter denne turen vart det ei pause i dei polare turane då han mønstra som fyrbøtar på «Nordholmen» frå 1942.

Her vart Helge med til England vinteren 1945, «Nordholmen» vart «kapra» av norske motortorpedobåtar i februar 1945. Helge vart seglande ute til han kom heim sommaren 1947. Så tok han verkstادتid og maskinistskule.

Men i 1950 vart det selfangst som igjen lokka då han begynte på «Sjannøy» sommaren 1950. Her vart han i fire år. Så vart han maskinist på «Nordholmen» frå 1954 til 1959.

Meir maskinistskule 59-60. Maskinist på «Giskøy» frå Ålesund på fiske i Ghana, (Afrika), 1960/61.

Seinare maskinist i Nordsjøfart inntil 1966 då Helge gjekk i land og vart fyrbetjent på Langøytangen fyr. Her vart han verande i 25 år, og vart den siste fyrbetjenten ved fyret då han pensjonerte seg 1. november 1990.

Vi er så heldige at vi har fått oppleve Helge sine mange artiklar i Isflaket gjennom ei årrekkje. Han har forfatta store mengder stoff frå eigne opplevingar gjennom eit langt og innhaldsrikt liv. Ishavsmuseet og Isflaket har mykje å takke Helge Ødegård for.

Vi lyser fred over Helge Ødegård sitt minne.

Webjørn Landmark



LOKAL LEVERANDØR AV:

Ballbinger / miniballbinger.

Kunstgras til baner, hager og terrasser.

Skatepark



Ein av dei siste i sitt slag

Av Joachim Kroken Åsebø

– Eg er truleg den siste attlevande selfangaren som har klappa ein levande isbjørn på nasen.

Det seier 81 år gamle Bjarte Vartdal som har brukt mykje av sitt liv på sjøen og i isen.



Bjarte Vartdal har brukt mykje av livet sitt på sjøen, og var med på tretten turar på selfangst. På veggane heime på Vartdal heng mange minner frå turane, og i handa held han eit bilete av «Polhavet» der onkelen Johan var skipper. Foto Joachim Kroken Åsebø.

Selfangst, sildefiske og frakteskute er nøkkellord som beskriv arbeidslivet til Vartdal. Han var berre 17 år gammal då han sommaren 1951 reiste på sin første tur med Polhavet.

– Eg meiner vi reiste 17. mai seint om kvelden og vi skulle til Danske-Stretet mellom Island og Grønland. Det var snøkave og sludd då vi kom fram, men vi fangsta sel.

Det var slik at det vart skote frå skuta og så kom fangstbåtane og flådde på isen etterpå. Så vart det skodde, og rare forhold. Då måtte vi bevege oss ut frå isen, og der fiska vi håkjerringar som var 4–5 meter lange.

Ein dag stod 17 år gamle Bjarte og styrte båten då ei isbjørnmor vart skoten. Ungen vart teken

om bord, og som yngstemann i mannskapet fekk Vartdal ansvaret for å stelle med isbjørnungen.

– Eg var dagmann og var på vakt frå åtte om morgonen til åtte om kvelden. Det vart laga bur til isbjørnen, og eg fekk jobben med mating, kjøle han av med spylarslange og gjere reint buret.

Isbjørnen skremde litt dyr for oss, og selen forsvann då dei kjende lukta av han. Etter ei tid så vart eg kompis med isbjørnen sidan eg passa på og prata med han, og til slutt vart den tame. Eg tok handa inni buret og då kom isbjørnen med nasen bort i, og eg klappa den på nasen og tok han litt i øyra.

Isbjørnen vart verande om bord i båten til dei kom tilbake til Vartdal.

– Han kom på land på sjøbuda der Vartdal fryseri er no. Isbjørnen vart verande på Vartdal ei stund, men så vart den selt til ein dyrehage i Hamburg. Eg meiner å hugse at prisen var rundt 2.500 kroner, og det var ein del pengar i den tida. Den første turen på selfangst vart ein suksess, og dei hadde rundt 20 tonn med håkjerring og båten fullt med selskinn då dei lossa på Brandal.



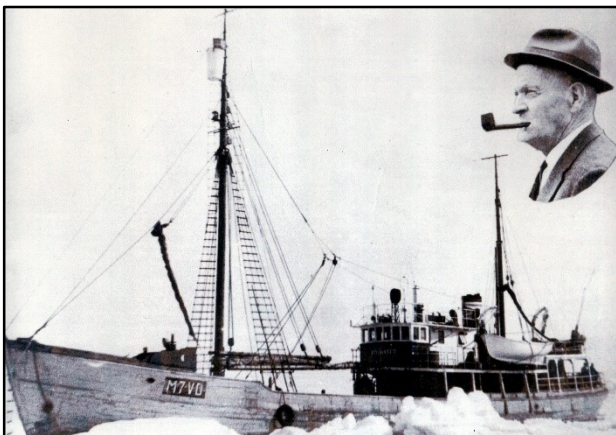
Banka is: Sjøsprøyten vart raskt til is om bord i båtane, og då måtte mannskapet ut å banke laus isen og fjerne vekta frå båten. Foto frå Bjarte Vartdal



I isen: Her er Bjarte Vartdal på plass i isen på ein av sine tretten turar på selfangst. Foto frå Bjarte Vartdal

For Bjarte vart det totalt tretten turar på selfangst. Han var ikkje den einaste i familien som brukte mykje av arbeidslivet på sjøen. Faren var også sjømann og var med på selfangsten.

– Han var med Weidamn som forliste i 1920, og dei låg to til tre døger på isen. Kåre, eldste broren min, var også med på isen med Veslekari. Bror min Helge, som no bur i Asker, var og med i Vesterisen i 1951. Då eg reiste ut fekk eg jobben til Helge på Polhavet, og det året hadde eg og vore med på sildefisket. Eg var med Polhavet i 1952 i Vesterisen. Då skjedde tragedien der fleire skuter forliste, og etter dette nekta far min meg å reise.



«Polhavet» med Johan Vartdal som skipper. Foto frå Bjarte Vartdal

Bjarte fekk seg jobb på Vartdal, og hausten 1954 reiste han i militæret. Då kom tilbake i 1956 vart det meir jobbing på land, men året etterpå var han tilbake på sjøen då han fekk jobb med svogeren på ei frakteskute i Volda. Der vart Bjarte verande i fem år. I 1963 byrja han å reise i isen igjen, og reiste kvar år til og med 1972.



I storfangst. Bjarte Vartdal var med «Furenak» i Vesterisen i 1966. Den dagen dette biletet vart teke fanga dei over 1.000 kviting. Foto frå Bjarte Vartdal

– Det vart ti turar på rad, og til saman var eg tretten turar i isen. Så arbeidde eg også på notbøteriet på Vartdal, og der var eg i nesten tretti år. Siste jobben eg hadde var på Vartdal fryseri før eg vart pensjonist. Bjarte legg ikkje skjul på at å vere på selfangst var ein tøff jobb.

– Det kunne vere fangstar heile dagane, og om natta så flådde du og platta ned skinn. Onkelen til Bjarte, Johan, var med i Vesterisen i 1952. Då skuta var gjort klar til fangsting gav onkelen ein beskjed til Bjarte og ein annan nybyrjarar, og orda som vart sagt har Bjarte alltid hatt med seg.

– No har vi åtte gevær om bord og mange skot, og dette får de ikkje styre med. Så fort de har flått eit dyr så skal kniven rett ned i slira att, sa han til oss.

Det var sylskarpe knivar og vi måtte ikkje skade oss sjølv eller andre. Han sa til oss at vi måtte vite om ein ting: No er det over 400 nautiske mil til næraste doktor og sjukehus. Det er ein avstand som er lenger enn frå Runde til

Færøyane. Eg lurar på kva folk hadde sagt i dag om dei fekk denne beskjedne. Ikkje var der doktor, ikkje var der hjelpeskip, helikopter eller noko som helst. Du var overlaten heilt til deg sjølv.

Av og til kunne du kutte deg litt i fingrane, men det skjedde ingen alvorlege skader. Det var lærerike ord som har vore lagra i bakhovudet mitt heile tida.

I tida etter krigen, då selfangsten tok seg opp att, var det attraktivt å ta del, og det var kamp om plassane om bord i båtane.

– På byrjinga av 50-talet gjorde bror min Helge ein kjempetur og dei hadde mellom 9.000 og 9.500 kroner på lut. Det var veldig mykje pengar i den tida. Det var heller ikkje mykje arbeid å få på land den gongen. Gardbrukarane var på isen om vinteren, og dreiv gardane på våren og sommaren.

For selfangarane var det tøffe forhold.

– Det var tøffare forhold enn kva det er i dag, men vi klarte oss bra. Vi hadde ikkje sjukdom, og vi hadde kvar sitt vaskefat under dekk der vi tok oss av hygien. I dag er båtane reine hotell, og forskjellen er veldig stor. Vi leid heller ikkje noko nød i matvegen, men det kunne verte litt lite vatn. Då smelta vi is og snø.

– Når du ser tilbake på livet på sjøen er det gode minne du sit att med?

– Ja, eg tykkjer ikkje at det er så gale og eg likte dette. Spesielt i Vesterisen var det ofte same mannskapet som reiste år etter år. Det var ein veldig godt samansveisa gjeng til slutt, og vi viste kva dei andre stod for. Det var no eit litt tøft liv, men du viste kva du gjekk til.



Bjarte fortel at under sine tretten turar til ishavet fanga dei totalt 30-40.000 dyr.



Populære polarkveldar.

Eit år går mot slutten, og her på Ishavsmuseet har vi nett avslutta årets siste polarkveld. Det er fjerde året at museet har køyrt desse polarkveldane med ein times polarformidling etterfylgt av god mat tilpassa programmet eller årstida.

I år har vi skipa til seks slike kveldar. På vårparten hadde vi besøk av Olav Orheim, Bjørne Kvernmo, Samuel Massie og Jan Johansen som alle sytte for fulle hus. I haust har Kjell Tokstad og Per Sennels gjesta museet med foredrag.

I tillegg fekk vi ein søndagsettermiddag i mai høyre frå Trygve Hellesøy om korleis det var å vere på oljeleiting med «Minna». Vi rettar ei stor takk til alle for spanande og interessante formidlings-stunder.

I Januar er vi igjen klare for ein ny sesong med polarkveldar. Først ut fredag 29. januar er Per Kyrre Reymert med foredraget «Ny-Ålesund - frå gruveby til forskingsbase». Som kjent er det neste år 100 års jubileum for grunnlegginga av Kings Bay og Brandal City, seinare Ny-Ålesund. Dette vil museet ha fokus på i 2016. Ikkje minst under avdukinga av statuen av Peter S. Brandal i september 2016.

Ishavsmuseets Venner melder også om fullt hus under årets lutafisk-kveld ved museet. Dei over 70 frammøtte rundt lutafisk-borda fekk servert ramsalte historier frå John Osnes, og lytte til flott musikk frå Knut Selvåg på trekkspel. Bjørn Røyset i Venneforeininga seier at det gjekk med 70 kg lutafisk. Han er takksam for eit godt frammøte, og lovar ny lutafisk-kveld i november 2016.

Kjære Polarstarvenner!

Desember rapport frå arbeidet med restaurering av Polarstar.

Då er det tid for å runde av endå eit år, fælt kor tida går!

Faktisk er det slik at Polarstar har lege ved kai i Polen no i 2 år, men det har vore to gode år for skuta vår.

Som oss veit så vert dette restaureringsarbeidet tatt inn mellom andre kontraktsoppdrag for verftet, det gjer at oss har god tid og oss kan konsentrere oss om å gjere skikkeleg arbeid. «Det vert altfor fint !», var det ein ishavsmann som sa til meg her eine dagen.

Då vart eg glad!

For det fyrste tek eg det som eit signal om at folk liker det dei ser i rapportane, og for det andre har denne veteranen heilt rett, det vert veldig fint!



En gang pr mnd periodisk oppstart, tørning av hjelpemotorer og hovedmaskin

Svært mykje har blitt gjort, og no går vi straks inn i meir «tunge» delprosjekt i denne restaureringa.

Men ikkje før til våren med det viktigaste, då skuta skal i dokk for å skifte stålplater, reparerast i baugdelen og elles full reingjering, ror, aksling, bunnsmørjing og alt som høyrer til. Gjennom vinteren håper vi å få gjort ein god del i messe og bysseområdet, igjen skape så godt oss kan slik det var, og også fullrenovere mannskapslugarane.

Ein viktig ting som er gjort no seint på hausten

er at oss har fått lagt tett ståldekk over messeområda på styrbord side, det betyr at oss kan vinke farvel til alle dei lekkasjane som har vore der.

I skrivande stund (medio november) held oss på med full reparasjon av overbygget og heile galgedekket.



Overbygget er reingjort, og under reparasjon aluminium, vinduer, treverk.

Det er nokså omfattande og krevjande, spesielt overgangen mellom stål og aluminium, og få det gjort korrekt og i tråd med gammal byggeskikk, vert ei utfordring.

Men prosjektleiar Marek og co er nokre trollmenn, som i tett samarbeid med Riksantikvaren løysar dette perfekt.

Alle vindauger i styrehus, ventiler, trapper, rekkverk, tredetaljar osv.. er under renovering/eller ferdig, og ligg berre å ventar på å verte montert attende slik det var.

Elles er der masse anna å gjere på overbygget og rundt omkring der.

Den nyreparerte generatoren for livbåt er komen på plass igjen, alle røra vert modifiserte og fiksa, livbåtsvingarane, andre originale deler er renoverte og skal på plass igjen.

Men det vert etter at det nye tredekket er lagt, oss planlegg å vere ferdig med det før jul! Materialen ligg i skrivande stund inne i hallen og berre ventar på å få kome på plass på galgedekk.

No høyrest det ut til at alt går glatt og greitt føre seg, men slik er det slett ikkje i mange tilfeller.



Nytt ståldekk SB side, der det var mykje lekkasjer ned i messeområder. No er det historie, og så skal nytt plankedekk på heile galgedekk

Ofte er det store utfordringar, og godt er det då å ha Riksantikvaren og Skipskontrollen som verkeleg er støttespelarar og gode å lene seg til. Det hjelper oss mykje!

Vi har for eksempel fått oss «eit par tre tette rundt øyrene» i det siste. Tanktoppane måtte skiftast, der har vore altfor mykje tæring og det var ingen bønn. Likeeins har oss reingjort, reparert, coata og olja innvendige tankar, så der er det no so reint det ikkje er til å tru.



Reingjering fuel bunntanker, før coating og nye tanktopper.

Eg torer nesten ikkje nemne korleis der såg ut før oss starta. So dette med nye tanktoppar, innvendige reparasjonar er ein ekstra kostnad som svir litt!

Men oss vik ikkje ein cm på det som er viktigast, kvalitet og i henhold til regler og krav.

Likeeins ein god del ekstra rørarbeid som oss må fylgje dei gjeldande reglar, og vi har utarbeidd ein ny tankplan.

Likeeins kostar det nesten meir enn det smaker vedrørende sanitæropplegget ombord.

Her er det lekkasjar overalt, og oss har hatt eit svare strev, men det kjem seg dag for dag, og når jula er komen så skal oss ha dette på plass også.

Så får vi ein del ekstra elektrisk arbeid. Men slik er det ved restaureringar, ein får overraskingar av og til.

Det vert kjempespennande no ut gjennom vinter og våren å ta til så smått med innreinga. Her også har oss sett og fått oss nokre overraskingar, når oss har flekt ned tak og trekledning og isolasjon.

Det har gjeve ein del arbeid med å skifte stål og div. profilar og anna pga. rust og væte, men alt slikt er gjort og står fram i god stand no.

Eg har også lysst å nemne noko som er veldig kjekt for oss.

Det byrjar til flyte oss saker og ting som har vore ombord i Polarstar før, det vere seg skilt, utstyr, natthus, ventilar, dreiebenk som sto i maskina osv osv..

Oss har alt byrja få slikt, eller oss får melding om at dette vil folk gje tilbake.

Slike gåver gjer oss svært glade, og er det nokon som har liggande eit eller anna, så kontakt oss gjerne.

Av og til kjem der besøk ombord, det er kjempekjekt.

Ofte er der folk frå hamnemyndigheitene og sjekkar framdrifta, som dokke veit har TV og Radio vore ombord og hatt intervju og innslag, og no for litt sidan kom to inspektørar frå Kleven Verft ombord.

Vidare har oss fleire andre inspektørar som kjem for kontroll av anna produksjon ombord, og alle er veldig imponerte og nysgjerrige, og eg trur dei kosar seg.



*Nytt røropplegg for tanker og også santiaer.
Ny tankplan.*

Kaffi og kaker får dei også! Kom gjerne, men la oss avtale litt på førehand, då skuta ligg på innelåst område, og det er ikkje berre å gå ombord eller passere porten der på verftsområdet.

Men no er det snart jule- og nyttårsfeiring, oss vil gjerne takke deg for all støtte og positive ord som oss får med oss vedr dette arbeidet.

Det hjelper godt på humøret å få nokre oppmuntrande råd.

Og som eg har sagt før, Skipskontrollen /NMD og Riksantikvaren ynskjer oss også å takke for framifrå hjelp og støtte.

Og frå prosjektleiar Marek og alle ved verftet som er involverte i arbeidet ombord i Polarstar, skal eg ynskje GOD JUL og GODT NYTT ÅR! Alle der nede er veldig kry av å kunne jobbe og bidra til igjenskinga av «polarne legendy»

Dette gjeld også oss to som skal gjennomføre dette prosjektet.

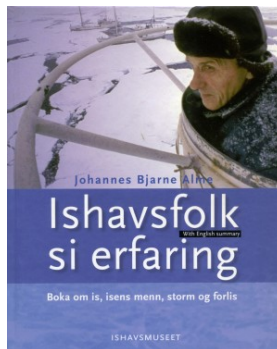
Mykje hardt arbeid og mange utfordringar ser eg framføre meg, men det går framover, akkurat i det tempo vi ynskjer.

So har eg berre eit nyttårsynskje til slutt: Støtt Ishavsmuseet Aarvak, dei gjer eit flott og svært viktig arbeid for norsk polar- og norsk kulturhistorie!

Helsing
Johan og Willy

Polarbøker til deg sjølv eller andre.

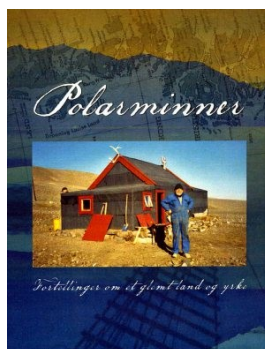
Ishavsmuseet har eit stort utval av polare og maritime bøker i polarshopen ved museet. Bøker kan tingast på vår nettside: www.ishavsmuseet.no/nettbutikk der du finn oversikt over det meste av utvalet, eller ved å kontakte museet på telefon eller e-post. Vi sender over heile landet.



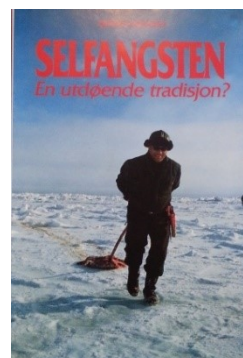
Johannes Alme:
Ishavsfolk si erfaring
kr. 398,-



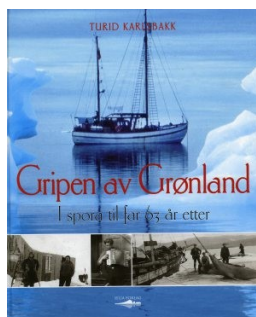
Ishavsmuseet:
Soga om Aarvak
kr. 298,-



Ivar Ytreland:
Polarminner
kr. 298,-



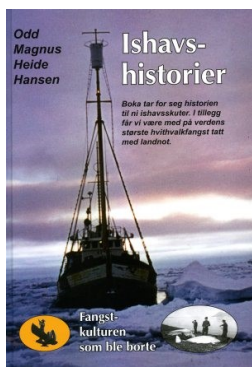
Bjørne Kvernmo:
Selfangsten
kr. 225,-



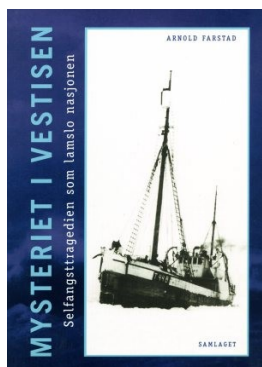
Turid Karlsbakk:
Gripen av Grønland
kr. 298,-



Britt Johansen:
Selfangst
kr. 350,-



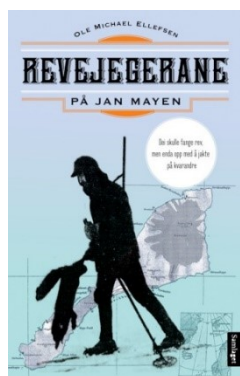
Odd M. Hansen:
Ishavshistorier
kr. 398,-



Arnold Farstad
Mysteriet i Vestisen
kr. 198,-



Johan Ottesen:
Skuter på selfangst
kr. 348,-



Ole M. Ellefsen:
Revejegerane
kr. 349,-



Gunnar Myklebust:
Ishavet
kr. 399,-



Kjell Kjær & Ulf Åsebø:
Tragedien i Svenskhuset
379,-

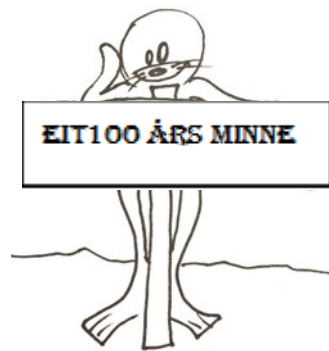
Du kan lese meir om bøkene på vår nettside
www.ishavsmuseet.no

Avskrift av dagbok for skip «Runne» - 1915.

Siste turen med «Runne», forlis 1915.

Skib Runne paa reise fra Aalesund til Ishavet.

Lørdag den 13/3 kl 10 fm gaar vi ut fra Aalesund vi navigerer nu efter eget sjøn. Kl 4 efm går vi til Ankers paa Haramsundet.



Søndag den 14/3 kl 7 fm gaar vi fra Haramsundet.

Kl 3 efm ankret vi i Kristiansund.

Mandag den 15/3 fik vi 465 hgl. kul ombord.

Tyrsdag den 16/3 Ligger vi inde for vestlig kuling og snekave.

Onsdag den 17/3 vi ligger fremdeles inde for storm.

Torsdag den 18/3 kl 7 fm gaar vi ut fra Kristiansund.

Kl 11 fm var så tyk snekave at vi jik til ankers ved tyrhaug.

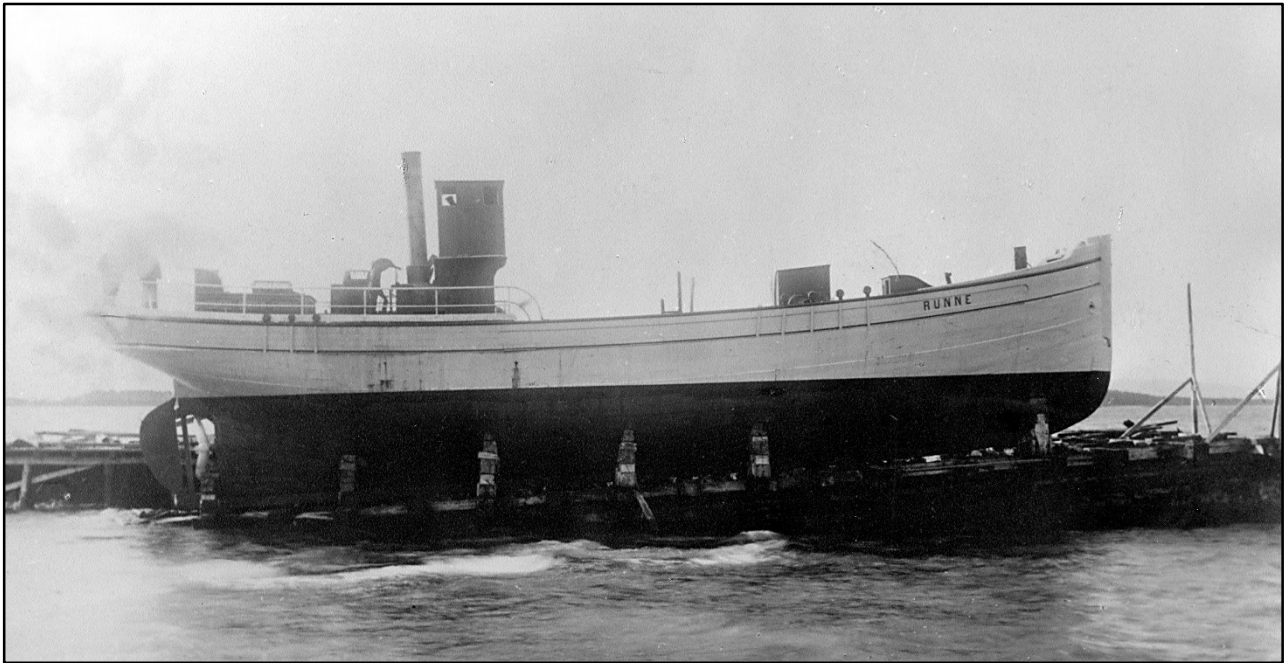
Fredag den 19/3 gaar vi fra Tyrhaug. Jeg navigerer efter eget sjøn. Kl 12 MD havde vi Slettingens fyr tvers. Patentloggen fires ut. Kursen er N110 V

Kl 16. Vind: Veslig. St. Kurs. N110 W. Beh. Kurs. N110 W. Barometer: 751. L.S.(Lens skip) Frisk vind og snebyer.

Kl 20. Vind: Veslig. St. Kurs. N110 W. Beh. Kurs. N110 W. Barometer: 749. L.S.(Lens skip) Kl 7 efm var vinden saa frisk at vi måtte rive storseilet og mesanen.

Kl 24. Vind: Veslig. St. Kurs. N110 W. Beh. Kurs. N110 W. Distanse: 45. Barometer: 748. L.S.(Lens skip) Frisk vind og snebyer.

Lørdag den 20/3 1915.



*«Runne» på slippen ved byggverkstedet
Bolsønes i Molde.*

Kl 04. Vind: N veslig. St. Kurs. N110 O. Distanse: 8. Beh. Kurs. N110 O. Barometer: 750. L.S. (Lens skip) Frisk vind og snebyer.

Kl 08. Vind: N veslig. St. Kurs. N110 O. Beh. Kurs. N110 O. Distanse: 8. Barometer: 751. L.S. (Lens skip) Frisk vind og snebyer.

Kl 12. Vind: N veslig. St. Kurs. N110 O. Beh. Kurs. N110 O. Distanse: 8. Barometer: 751. L.S. (Lens skip) Frisk vind og snebyer.

Kl 16. Vind: Weslig. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Nord. Distanse: 12. Barometer: 750. L.S. (Lens skip) Frisk vind og snebyer.

Kl 20. Vind: Weslig. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Distanse: 12. Barometer: 748. L.S. (Lens skip) Frisk vind. Overskyet.

Kl 24. Vind: Weslig. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Nord. Distanse: 12. Barometer: 747. L.S. (Lens skip) Frisk vind. Overskyet.

Søndag den 21/3 1915.

Kl 04. Vind: Veslig. St. Kurs. N110 W. Beh. Kurs. N110 W. Distanse: 12. Barometer: 746. L.S. (Lens skip) Overskyet.

Kl 08. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Nord. Distanse: 12. Barometer: 745. L.S. (Lens skip)

Kl 7 fm blev det stille saa vi lærte ned storseglet.

Kl 12. Vind: Norveslig. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Nord. Distanse: 12. Barometer: 744. L.S.

(Lens skip) Kl 9 fm blev det Norveslig vind. Wi setter nu på fulde seil.

Kl 16. Vind: Norveslig. St. Kurs. N110 O. Beh. Kurs. N110 O. Distanse: 16. Barometer: 742. L.S. (Lens skip) Frisk vind og snebyer.

Kl 20. Vind: Norveslig. St. Kurs. N110 O. Beh. Kurs. N110 O. Distanse: 12. Barometer: 742. L.S. (Lens skip) Frisk vind og snebyer.

Kl 24. Vind: Nord. St. Kurs. N450 O. Beh. Kurs. N450 O. Distanse: 8. Barometer: 743. L.S. (Lens skip)

Kl 11 efm blev vinden så frisk at vi måtte ha 3 riv i storseilet og 2 riv i mesanen. Wi lærte ned kliverbom og fokkå og la bakk.

Mandag den 22/3 1915.

Kl 04. Vind: Noroslig. St. Kurs. Ost. Afd. 220. Beh. Kurs. S670 Ø. Distanse: 8. Barometer: 748. L.S. Wi ligger fremdeles bakk for babors halser. Frisk vind og snefyke.

Kl 08. Vind: Noroslig. St. Kurs. N170 W. Beh. Kurs. N170 W. Distanse: 8. Barometer: 749. L.S.

Kl 7 fmd løyet vinden lit så vi vente, og ligger nu bidevind for styrbors hals. Kliverten og fokka settes nu på.

Kl 12. Vind: Noroslig. St. Kurs. N110 W. Beh. Kurs. N110 W. Distanse: 12. Barometer: 753. L.S.

Frisk vind og snebyer.

Kl 16. Vind: NNØ. St. Kurs. N110 W. Beh. Kurs. N110 W. Distanse: 12. Barometer: 755. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 20. Vind: NNØ. St. Kurs. N110 W. Beh. Kurs. N110 W. Distanse: 16. Barometer: 757. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 24. Vind: NNØ. St. Kurs. N110 W. Beh. Kurs. N110 W. Distanse: 12. Barometer: 760. L.S. Frisk vind og snebyer.

Tyrsdag den 23/3 1915.

Kl 04. St. Kurs. N160 W. Beh. Kurs. N160 W. Distanse: 4. Barometer: 760. L.S. Kl 4 fm blev det stille saa vi lærte seilene ned. Vi går med sakte fart i maskinen.

Kl 08. Vind: Sylig. St. Kurs. N160 W. Beh. Kurs. N160 W. Distanse: 8. Barometer: 759. L.S. Kl 8 fm blev det sydlig vind. Vi setter nu paa folt storseil og misan.

Kl 12. Vind: Sylig. St. Kurs. N160 W. Beh. Kurs. N160 W. Distanse: 35. Barometer: 747. L.S. Kl 12 md blev vinden saa frisk at vi måtte lære ned misanen og rive storseilet. Det er snetykke.

Kl 16. Vind: Weslig. St. Kurs. N160 W. Beh. Kurs. N160 W. Distanse: 16. Barometer: 745. L.S. Frisk vind og snebyer. Kl 3 efm satte vi paa storiva misan og stafoken.

Kl 20. Vind: Weslig. St. Kurs. N160 W. Beh. Kurs. N160 W. Distanse: 16. Barometer: 744. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 24. Vind: Weslig. St. Kurs. N160 W. Beh. Kurs. N160 W. Distanse: 16. Barometer: 743. L.S. Frisk vind. Klart veir.

Onsdag den 24/3 1915.

Kl 04. Vind: Weslig. St. Kurs. N160 W. Beh. Kurs. N160 W. Distanse: 15. Barometer: 740. L.S. Snebyer.

Kl 08. Vind: Noroslig. St. Kurs. N220 W. Beh. Kurs. West. Distanse: 4. Barometer: 745. L.S. Kl 7 fm blev det kuling fra nordost vi laarte ned stafokken og la bakk.

Kl 12. Vind: Noroslig. St. Kurs. N220 W. Beh. Kurs. West. Distanse: 4. Barometer: 750. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 16. Vind: Noroslig. St. Kurs. N220 W. Beh. Kurs. West. Distanse: 4. Barometer: 754. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 20. Vind: Noroslig. St. Kurs. N220 W. Beh. Kurs. West. Distanse: 4. Barometer: 758. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 24. Vind: Nord. St. Kurs. N550 W. Beh. Kurs. N550 W. Distanse: 6. Barometer: 761. L.S. Kl 9 efm løet vinden, vi la til stafokken og sakte fart i maskinen.

Torsdag den 25/3 1915.

Kl 04. Vind: Norlg. St. Kurs. N670 O. Beh. Kurs. N670 O. Distanse: 4. Barometer: 754. L.S. Kl 3 fmd vente man og laa for babors halser.

Kl 08. Vind: Norlg. St. Kurs. N670 O. Beh. Kurs. N670 O. Distanse: 6. Barometer: 755. L.S. Kl 8 formd springer vinden sig til Nordost saa vi ligger nu bidevind for styrbors halse.

Kl 12. Vind: Noroslg. St. Kurs. N220 V. Beh. Kurs. N220 W. blev Distanse: 4. Barometer: 760. L.S. Kl 12 MD blev vinden saa frisk at vi låret ned stafokken og la bakk.

Kl 16. Vind: Noroslg. St. Kurs. N250 W. Afd. 670. Beh. Kurs. West. Distanse: 8. Barometer: 762. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 24. Vind: Noroslg. St. Kurs. N340 V110. Beh. Kurs. N450 W. Distanse: 12. Barometer: 766. L.S. Kl 8 efm satte vi paa stafokken og sakte fart i maskinen.

Fredag den 26/3 1915.

Kl 04. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 765. L.S. Frisk vin og snebyer.

Kl 08. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 766. L.S. Frisk vin og snebyer.

Kl 12. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 766. L.S. Frisk vin og snebyer.

Kl 16. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 O. Beh. Kurs. N450 O. Distanse: 12. Barometer: 766. L.S. Kl 12 md vente man og ligger nu bidevind for babors halse.

Kl 20. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 O. Beh. Kurs. N450 O. Distanse: 12. Barometer: 767. L.S. Kl 4 efm satte vi paa falt storseil og skiftet kliverten.

Kl 24. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 O. Beh. Kurs. N450 O. Distanse: 16. Barometer: 767. L.S. Overskyet.

Lørdag den 27/3 1915.

Kl 04. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 O. Beh. Kurs. N450 O. Distanse: 12. Barometer: 766. L.S. Overskyet.

Kl 08. Vind: Norlig. St. Kurs. N110 O. Beh. Kurs. N110 O. Distanse: 12. Barometer: 765. L.S. Kl 4 fmd løet vinden så vi tager ned kliverten og fokken og gaar med maskinen.

Kl 12. Vind: Norlig. St. Kurs. N110 O. Beh. Kurs. N110 O. Distanse: 12. Barometer: 764. L.S.

Overskyet. Manskabet holder paa med skibsarbeid.

Kl 16. Vind: Norveslig. St. Kurs. N220 O. Beh. Kurs. N220 O. Distanse: 12. Barometer: 764. L.S. Kl 4 efm satte vi paa kliverten og stafokken.

Kl 20. Vind: Norveslig. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Nord. Distanse: 16. Barometer: 763. L.S. Overskyet.

Kl 24. Vind: Norveslig. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Nord. Distanse: 20. Barometer: 760. L.S. Overskyet. Frisk vind.

Søndag den 28/3 1915.

Kl 04. Vind: Norlig. St. Kurs. N220 O. Beh. Kurs. N220 O. Distanse: 12. Barometer: 758. L.S. Klart veir.

Kl 08. Vind: Norlig. St. Kurs. N220 O. Beh. Kurs. N220 O. Distanse: 12. Barometer: 757. L.S. Klart veir.

Kl 12. Vind: Norlig. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Nord. Distanse: 10. Barometer: 756. L.S. Kl 11 fmd vente man vi ligger nu bidevind for styrbors halse.

Kl 16. Vind: Norlig. St. Kurs. Nord. Beh. Kurs. Nord. Distanse: 12. Barometer: 755. L.S. Overskyet.

Kl 20. Vind: Norlig. St. Kurs. N440 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 20. Barometer: 754. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 24. Vind: Norlig. St. Kurs. N440 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 755. L.S. Kl 10 efm blev vinden saa frisk at vi måtte ta ned misanen og stafokken og legge bakk.

Mandag den 29/3 1915.

Kl 04. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 755. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 08. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 756. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 12. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 16. Barometer: 757. L.S. Kl 9 form satte vi på toriva misan.

Kl 16. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 757. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 20. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 756. L.S. Frisk vind og snebyer.

Kl 24. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Distanse: 12. Barometer: 755. L.S. Frisk vind og snebyer.

Tirsdag den 30/3 1915.

Kl 04. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Barometer: 756. L.S. Frisk vind og snekave.

Kl 08. Vind: Norlig. St. Kurs. N450 V. Beh. Kurs. N450 V. Barometer: 757. L.S. Kl 7 fmd fik vi is i sikte.

Kl 12. Vind: Norlig. Barometer: 758. L.S. Kl 12 Md havde vi 8 dyr. Snebyer.

Onsdag den 31/3.

Vi går Nordover. Kl. 6 efm blev vinden saa frisk at vi maate laare ned kliverten og legg to rive i stafokken, vi ligger bakk for babors halse.

Torsdag den 1/4.

Vi gaar fremdeles Nordover. Frisk Noravind og snebyer.

Fredag den 2/4.

Vi gaar fremdeles Nordover. Frisk Noravind og snebyer.

Lørdag den 3/4.

Vi ligger i fangst. Vi har til sammen 300 dyr.

Søndag den 4/4.

Oslig vind og snebyer. Vi går Nordover.

Mandag den 5/4.

Vi går fremdeles Nordover. Klart veir. Nordoslig vind. 38 Dyr.

Tyrsdag den 6/4.

Vi gaar Nordover. Oslig vind og snebyer.

Onsdag den 7/4.

Vi gaar vestover, sydoslig vind og taage. Kl 12
Md staar man på 740 25' Nor br.

Torsdag den 8/4.

Vi gaar vestover. Sydoslig vind og snetykke.

Fredag den 9/4.

Vi går østover. Sydlig vind og taake. 51 dyr.

Lørdag den 10/4.

Vi går østover. Sydlig vind og taake.

Søndag 11/4.

Vi ligger stille for storm. 12 Dyr.

Mandag den 12/4.

Vi ligger stille for storm.

Tirsdag den 13/4.

Frisk Nordoslig vind.

Onsdag den 14/4.

Frisk Nordoslig vind. 44 Dyr.

Torsdag den 15/4.

Vi ligger stille for storm og snetykke.

Fredag den 16/4.

Kl 2 fm løyet vinden. Vi gaar Nordover. Kl 4
efm blev vinden saa frisk at vi måtte legge bakk.
6 Dyr.

Lørdag den 17/4.

Frisk vind og snetykke.

Søndag den 18/4.

Frisk vind og snetykke.

Mandag den 19/4.

Frisk vind og snebyer.

Tirsdag den 20/4.

Vi gaar Nordover. Frisk vind.

Onsdag den 21/4.

Vi gaar Sydover. Vinden er svag sydveslig.
Klart veir. 6 Dyr.

Torsdag den 22/4.

Vi gaar Nordover. Sydlig vind. Kl 10 efm blev
det frisk Norlig vind. 12 Dyr.

Fredag den 23/4.

Frisk vind. Vi ligger bakk.

Lørdag den 24/4.

Vi gaar Nordover. Klart veir. 2 Dyr.

Søndag den 25/4.

Staar paa 730 26' N br efter obs. Vi gaar
fremdeles Nordover. Klart veir. 7 Dyr.

Mandag den 26/4.

Står på 740 43' Nor br efter obs. Vi gaar
fremdeles Nordover. Klart veir. 3 Dyr.

Tirsdag den 27/4.

Vi ligger bakk for Nordoslig Storm.

Onsdag den 28/4.

Klart veir. Kl 12 md staar man på 750 33' Nor
br efter obs. 96 Dyr.

Torsdag den 29/4.

Oslig vind og litt snetykke.

Fredag den 30/4.

Vi gaar Nordover. Frisk Norlig vind.

Lørdag den 1/5.

Vi gaar vestover. Klart veir.

Søndag den 2/5.

Vi gaar vestover. Lit snekave.

Mandag den 3/5.

Vi gaar vestover. Norlig vind og snetykke.

Tirsdag den 4/5.

Vi gaar vestover, det er Noslig vind og tyk
snekave. Kl et formdag kom vi ind i isen. Kl 2
fmd tar vi fast i et isflak, kl 2 ½ form. blev det
stille, han letter lit i kaven og vi tager løst i flaket
for at gaa utom kanten.

Men saa blev det Sydveslig vind saa vi blev
indesperret av isen, vi er alle mand paa dek og
arbeider saa got vi kan, men det jelper lite.

Kl 9 fmd paserte Lunheim forbi utenfor kanten,
men hun kunde ingen jelp jøra saa vi gav inttet
signal.

Kl 11 fmd kom Lunheim til bage. Kl 3 efmd
strakte vi paa nødsignal.

Kl 7 efm blev det saa stor dønning at vi kunde ikke staa ret paa dek, grundet avf de svære trykker som hun fik av isen.

Kl 8 efm blev manskabet bifalet til at gaa nest paa isen for at bjerge sig med baaterne untagen skipper og førsteskytter.

Kl 9 efm fik hun saa volsome trykera at vi kunde ikke holde os lengere om bord, vi motte fly til baatene vor manskabet stod.

Det blev tyk snekave, vi blev paa isen til den 6/5. Kl 5 fmd blev det Noroslig vind og man letter lit i kaven, og da saa vi en skute ut for kanten. Vi begynte at stake os utover mot kanten.

Kl 8 fmd blev vi optaget af S/K Polaris. Wi var omtrent paa 740 N. br. Da vi forliste.



*Selfangar «Polaris» her frå Kvitesjøen i 1928.
Foto frå Odd Arild Brandal*

Plukkfangst:

Paa Sælfangst

Dampskibet «Roald», der disponeres av Arne Lund og med Kristian Aarsnæs som medeier, ankom laurdag til Tromsø frå Ishavet, hvor de har drevet Sælfangst. Utbyttet er ca. 2300 Sæl – ca. 400 tønner spæk, - et godt resultat. Fangsten skal realiseres i Tromsø, hvorpaa fartøiet atter gaar paa ny fangsttur.

(Romsdals Amtidende 16de juni 1915)

God Sælfangst

(Privat til Fremtiden)

Tromsø, 10. juni

D.S «Stølen» kom i dag fra Ishavet med 1550 sæl som er fanget i Hvitehavet som er isfri.

«Hella» er indkommet til Vardø med 1200 sæl.

(Fremtiden 10. juni 1915)

Fin Sælfangst

(Spesialtelegram til Aftenposten).

Tromsø 18de mai.

Fra Østisen er netop den første sælfanger kommet hjem herfra, nemlig motorskøiten «Sletvold» med 1100 sæl, der antages at give ca 170 tønner spæk. En anden skøite «Johannes Bakke» er kommet ind til Vardø med 1500 sæl. Da dyrene i aar er meget fede og spækprisen mindst 4 gange saa høi som i fjor, bliver udbytte ualmindelig godt.

(Aftenposten onsdag morgen 19de mai 1915)

Det første skib iaar til Spitsbergen

(Spesialtelegram til Aftenposten)

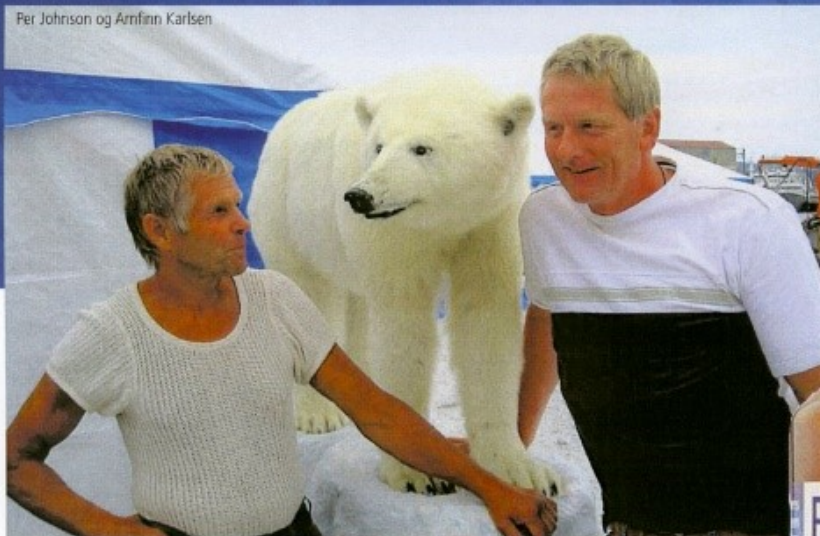
Tromsø 18de mai.

Til Spitsbergen gik i dag motorkutter «Tordenskjold» med et par mand til Lewins kulfelter ved Green Harbour. Den medtager ogsaa post og en del proviant til den traadløse station, hvorfra man ved slædeexpedition til vestkysten vil sørge at faa forbindelse med fartøiet.

(Aftenposten onsdag morgen 19de mai 1915)

Kunnskap

Per Johnsen og Arnfinn Karlén



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, Bryggja, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rindø, Raudeberg, Selje, Lauvstad, Olden, Sæbø, Vardsal, Bamstadvika, Larnes, Gjerdsvika, Moltustranda, Leikong, Tjørvåg, Oue, 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 seneskader
- 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 seneskader
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmeruslett
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive puter
– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn
– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

