



# ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 3– 2020 22. årgang kr. 80,-

## **Leiar:**

På denne sida i førre utgåve av Isflaket skreiv eg om ein underleg vår grunna Korona-pandemien. Det ser også ut til å verte eit underleg år, og kanskje må vi langt inn i neste år før ting normalisera seg igjen.

Dei første par vekene etter at Noreg måtte stenge ned 12. mars rausa det inn med avbestillingar på turgrupper som hadde planlagt tur til Ishavsmuseet på våren og sommaren 2020.

Regjeringa oppfordra i år til at alle nordmenn skulle feriere i eige land denne sommaren. Mange gjorde akkurat det. For oss på Ishavsmuseet kan vi glede oss over ein juli månad med dei beste besøkstal frå enkeltturistar på mange år. Diverre veg det ikkje opp for alle gruppene vi mista grunna pandemien, men vi takkar for besøket til alle dei som fann vegen til oss denne sommaren.

I skrivande stund ser vi på ny auka smittetal og nye åtvaringar frå FHI. Det går mot ei ny stenging av landegrenser og folk vert oppmoda til å vere mest mogleg heime. Dette har ført til ei ny runde med avbestillingar frå arrangement og turar til Ishavsmuseet utetter hausten.

Vi har også sett oss nøydde til å avlyse den alltid så populære kunst, kultur og handverksmessa som kvart år dreg mykje folk til museet i midten av november. Med ein meters avstand til kvarandre let det seg ikkje gjere å gjennomføre. Også dei populære polarkveldane er av same grunn satt på vent.

I ordinært og revidert statsbudsjett har Ishavsmuseet i 2020 fått tilsaman 3 million kroner som i hovudsak skal nyttast til innsamling, digitalisering og formidling. Prosjektet er godt i gang og mange tusen foto og dokument er så langt i år skanna og satt i system. Også ein del 16mm film er digitalisert. Særskilt i dokumentarkivet er det eit stort etterslep på digitalisering.

Fotoarkivet aukar stadig og vi gler oss stort over alle foto som kjem inn. Det er alltid like kjekt å sjå «nye» foto frå polarområda, og vi vil sette

stor pris på om du som har gamle, eller nyare, foto frå dette miljøet vil dele dei med oss.

Om du ikkje vil donere originalane kan vi skanne dei og oppbevare kopiar av dei. Enno er det mange skuter vi ikkje har gode bilde av, og merkeleg nok er det lite bilde frå 1970 og 80 åra i samlingane, ei tid då mange fleire av mannskap hadde tilgang på fotokamera.

Og av og til kan eit foto berge dagen. I denne utgåva av Isflaket er det med ein artikkel frå arkivet om «Blomen» sitt forlis i Kvitsjøen i 1924.

Eit søk i digitaliserte foto i arkivet får eg berre eit treff på «Blomen», eit foto av ukjent fotograf som er kjent og brukt før både av Ishavsmuseet og andre. Eg leitar vidare etter passande illustrasjonar til artikkelen i både registrerte og ikkje registrerte foto. I ei mappe ikkje registrerte foto frå skipper Anton Sulebakk sin album ser eg eit bilde merka «Vesleper» 1924. Det viser seg å vere «Blomen» sitt mannskap som etter ei lang ferd over isen er plukka opp av «Vesleper». Takk til Anton Sulebakk, dette fotoet berga den dagen for meg.

Elles i denne utgåva av Isflaket finn du to artiklar av Magnus Sefland om «Pol III» og om tre Sørlandsreiser han hadde i 2019.

Johannes Alme har hatt ei prosjektstilling ved museet i år for å jobbe med innsamling og formidling. Noko av det han har jobba med finn du i tre artiklar han har forfatta til denne utgåva.

Vi har også henta fram ei dagbok som John Giæver skreiv om selfangsttur med «Polarbjørn» i 1935. Denne syner at det slett ikkje var kvar tur dei gjorde god fangst.

«Kvitis» forliste i 1930 og sjøforklainga etter dette forliset kan du også lese i denne utgåva.

Eg ønskjer alle ein god haust.  
Ta vare på kvarandre og hald 1 meter avstand.

Brandal 19.08.2020

Webjørn Landmark  
Redaktør

## Jakt på Nordaust-Grønland



Om bord med oss på «Polarbjørn» i 1957 på ekspedisjon til nordaust-Grønland var også Grønlands-veteranen Herman Andresen, den berømmeligste av alle fangstmenn her borte, den reine sagnskikkelsen som det går de eventyrligste historier om over hele Aust-Grønland.

Mannen som hadde 740 rev en vinter, mens de danske fangstmennene tre mil borte bare hadde en eneste, og den reven var det Andresen sjøl som fikk tak i til dem, på selveste julafoten!

«Men da gikk æ’ bare ut for døra i et ærend, og så kom det en røv forbi, og så tok æ’ han med nævan, og så gikk æ’ inn te dem og sa: «Sjå her e’ røven som det ikke fins nokka ta her i distriktet.»

Eller da han tok fjorten moskus i én jafs:

«Det hadde sæ’ sånn at æ’ gikk mæ’ på en moskusflokk, og så ville æ’ jage han til sjøs, der karan’ mine låg med båtan’.

Men så rente storoksen på mæ’, og heile bølingen kom etter i forrykandes fart, og då visste æ’ ikke anna råd enn at æ’ hoppa opp på ryggen på oksen og klorte mæ’ fast i ragget. Og det ska æ’ helse og sei blei ridetur! Inn gjennom dalane og ut gjennom dalane, opp på fjell og ned etter fjell, så det slo gneista’ under klauann’…

Men så fikk æ’ ala mæ’ framover litt om senn til æ’ nådde ti hornan’, og så styrt’ æ’ han heilt ned til berget der karan’ mine låg med båtan’ og så hoppa æ’ av og så ropt’ æ’: Skyt kara, skyt! Og så skaut dei, fjorten stokker og så velta æ’ dei ut over berget og rett ned i båtan’ og så sa æ’: «Sånn ska’ dokker fange moskus,» sa æ’.

(Monrad Norderval i boka «Mannen og båten»)

## Innhald

Skjåkvær på kvalfangst	side 4
«Pol III»	side 9
Frå arkivet	side 13
Åshild Brandal Berge	side 22
Sørlandsreiser	side 29
Sjøforklaring «Kvitis»	side 37
«Signalhorn» sette rekord	side 41
Gåve til «Polarstar»	side 44
Med «Polarbjørn» 1935	side 45

## ISFLAKET

**Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.**

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

**Redaksjon:** Webjørn Landmark, redaktør  
[webjorn@ishavsmuseet.no](mailto:webjorn@ishavsmuseet.no)

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

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no)

[www.ishavsvenner.net](http://www.ishavsvenner.net)

[www.facebook.no/aarvak](http://www.facebook.no/aarvak)

**Forsidefoto:** «Brandal» i Vesterisen 1976.  
Foto Ragnar Thorseth

ISSN 1891-9480

## Med «Sir James Clark Ross» til sydisen i 1964/65.

Arne Teigum, Skjåkvær på kvalfangst i Sydisen.

Av Johannes Bjarne Alme

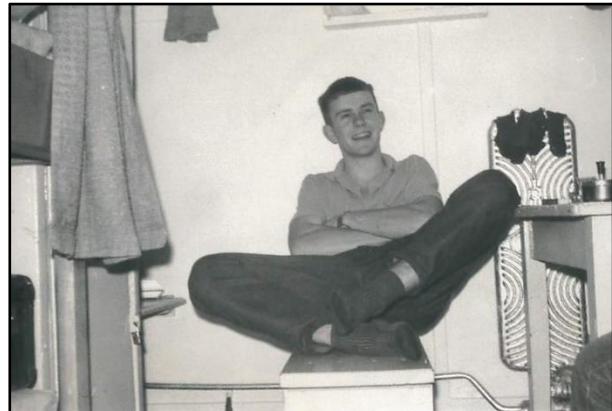
«Som liten gut var det fascinerande å sjå kvalfangar Håkon Storbråten kome på motorsykkelen sin og besøke kjærasten på nabogarden heime. Eg prata aldri med han, men han var på ein måte helten min, og ei medverkande årsak til at eg reiste på kvalfangst.»

Totalt er det 12 Skjåkværar som har vore i sydisen på kvalfangst. I heile Gudbrandsdalen reiste meir enn 250 personar på kvalfangst. På kvalkokeria var gudbrandsdølar haldne for å vere arbeidsame og hendige og fredelege folk, som vestfoldingane gjerne tok om bord.

Arne har alltid likt å lese, som ung gut var Nansen, Amundsen, Scott og Shackleton noko av det likaste han las. I fantasiens reiste han både mot sør og nord. Han var ikkje gamle guten når han bestemte seg for at kom moglegheita, så skulle han på kvalfangst.

Sommaren 1964 såg han ei annonse i avisas Dagningen, der reiarlaget Rosshavet sökte mannskap til kvalkokeriet «Sir James Clark Ross». Arne sökte, og fekk arbeid. Frå tidlegare hadde han ikkje noko forhold til store båtar, eller sjøen.

«Sir James Clark Ross» var bygd i 1930, lengda var 164 meter, breidda 22,6 meter og hovuddekk 14,6 meter, og maksimal djupgang 10,6 meter. Kokeriet var utrusta med to dieselmotorar, totalt 4800 hk. Bunkerskapasiteten var på 600 tonn. Om bord var sju stimkjelar som produserte stim til bruk om bord.



*Arne Teigum på lugaren sin ombord i "Sir James Clark Ross".*

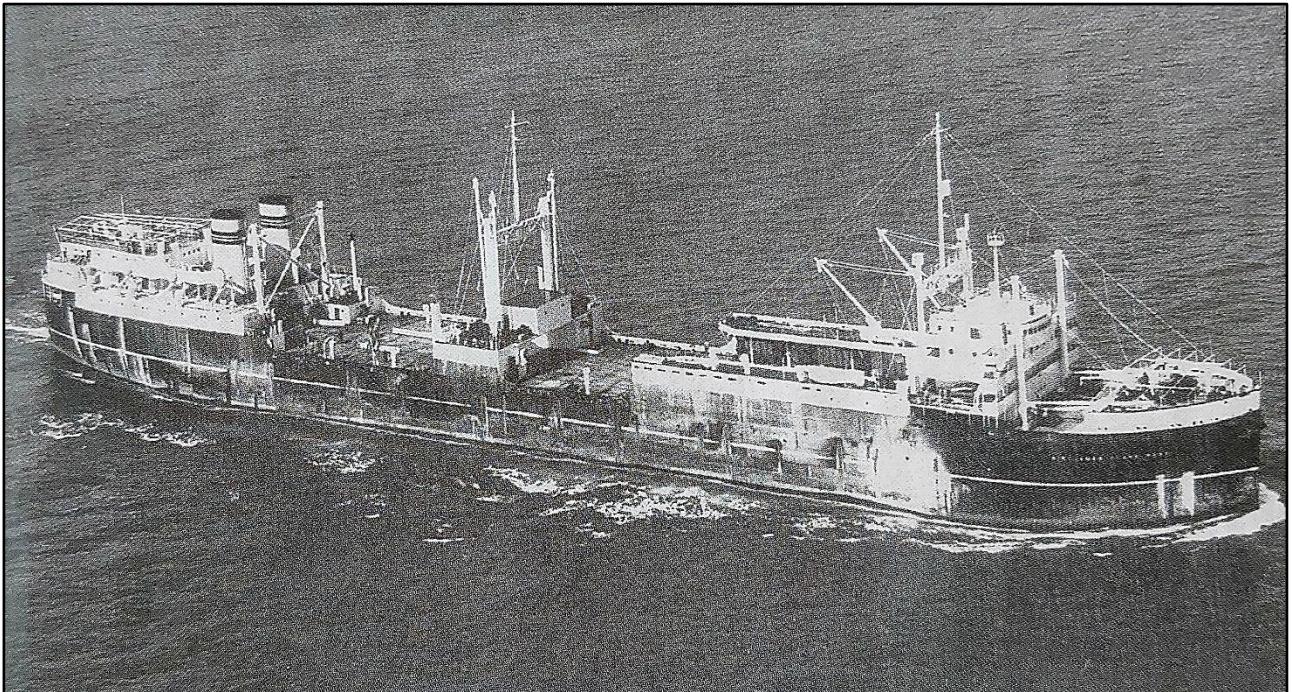
Sesongen 1962/63 fekk kokeriet ei stor flenge i skutesida og måtte bryte av og gå til Cape Town for reparasjon. Kvalbåtane måtte sjølvsagt også bryte av. Dette var først i januar, og resten av sesongen vart spolert. Mannskapet fekk ein viss kompensasjon frå forsikringsselskapet, omrent halvparten av forventa forteneste.

Det var ein spent 18-åring som sette seg på bussen til Otta tidleg ein morgen i september 1964. Frå Otta til Oslo var det tog, mens turen vidare til Sandefjord gjekk med buss.

I Sandefjord skreiv han kontrakt. Alle førstereisgutane var samla, og det vart ropa etter førstereis frå Gudbrandsdalen. Arne løfta handa, og fekk beskjed om at han var messegut i midtskipet. Altså han skulle sørge for reinhald og vasking i offisersmessa og offiserane sine lugarar. Han skulle arbeide saman med Magnar Kongsrød frå Våga, eit samarbeid begge var godt tilfreds med.

Det var framleis 14 dagar til dei skulle gå. Arne reiste attende til Nesbru, budde hjå tanta og fekk seg midlertidig jobb på Hvalstad møbelfabrikk, der han førebudde trekabinett for innmontering av TV-skjermar frå Tandberg.

Attendte i Sandefjord og avgang mot sør. Når alt var klar, starta dei opp, tok fortøyingane og la



«Sir James Clark Ross». Foto frå boka «Dølar på kvalfangst», Per Ottesen - 2005 etter løyve frå Eli Rigmor Ottesen.

frå kai. Kokeriet drog tre gongar i fløyta til farvel. Det var ein liten armada av mindre båtar som følgde dei utover fjorden ein time eller to. Ekspedisjonen bestod av kokeriet «Sir James Clark Ross», ti kvalbåtar og ein bøyebåt, til saman var 260 mann involverte i ekspedisjonen. Om lag 150 av desse var om bord kokeriet. Ordet mann er ikkje heilt korrekt, kona til legen var sjukepleiar. Ho var 24 år og frå Holland, ei dame med bein i nasa. Truleg var det langt mellom kvinnfolka på kvalfangst, Arne kjenner i alle fall ikkje til andre.

På lugaren var dei seks mann. Det gjekk fint, ikkje noko problem i det heile. Sesongen før hadde mannskapet delvis vore japanarar, då budde 12 japanarar på same lugaren.

Einaste stopp på turen til Sydisen var Las Palmas, der det vart proviantert og bunkra. Dei vart liggande der i 8-10 dagar. Mannskapet fekk utbetalt ei månadshyre. Det var myke folk, og dei lokale handelsmennene flytta om bord med

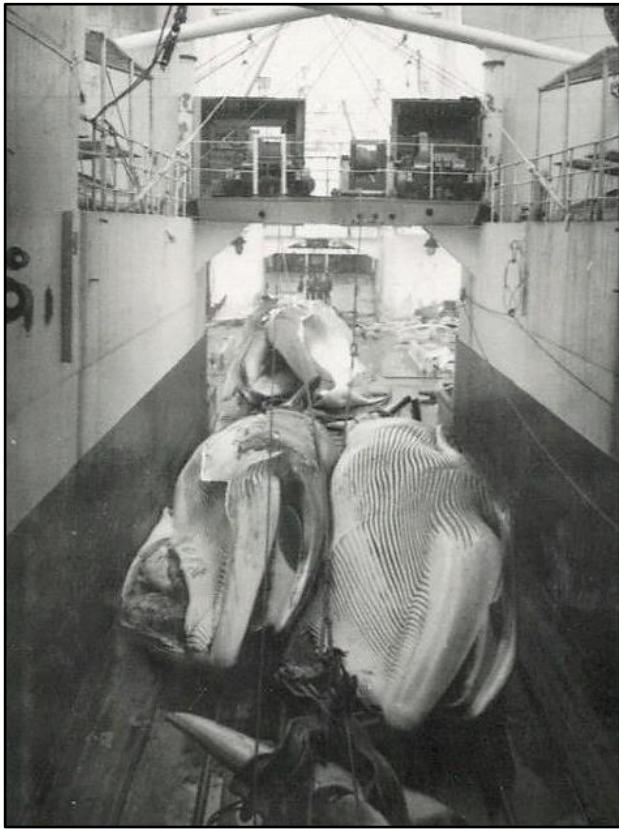
varene sine. Teppe- og dokkeselgarane var ivrige. Og dei lokale skjenkestadane fekk sin del av første månadshyra. Ei episode Arne minnes og som kallar fram fliret, er dei to som kjøpte ein apekatt som dei slapp laus om bord i kokeriet.

På turen nedover minnes Arne også at dei såg kino utandørs medan dei var i varmen. «Den filmen hadde truleg vore med på mange tidlegare ekspedisjonar» legg han til.

Dei hadde kome litt sør for ekvator då ein av kvalbåtane skaut første spermkvalen. Den vart teken om bord, flensa og partert. På denne turen avart alt unntatt innmaten, altså spekket, kjøtet og beina vart kokt til olje.

Arne sin jobb var som sagt å halde offisersmessa og salongen rein og presentabel. Dekke borda med kvit duk, hente maten i byssa, men ikkje servere, det var ikkje arbeid for førstereis. Vidare rydde, vaske og strekke køyene på offiserslugarane.

Dukar og køyklede kom nyvaska og strekt frå skipets vaskeri. Han starta å arbeide klokka halv sju om morgonen, og arbeida dagtid. «Ein dag



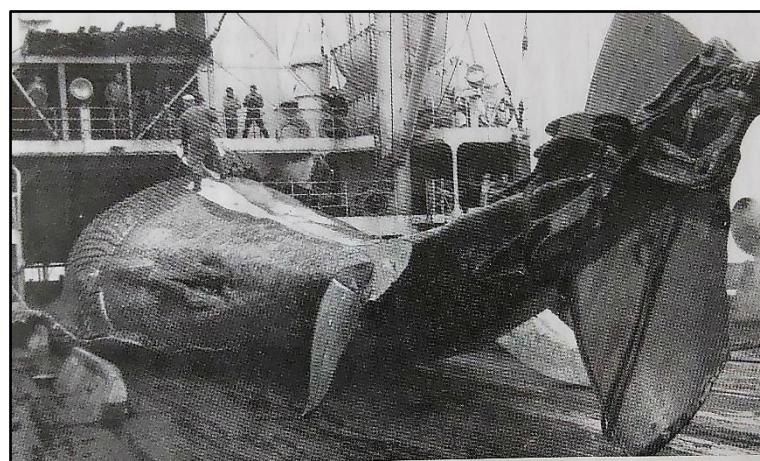
*Kval på flensedekk, «Sir James Clark Ross».  
Foto frå boka «Dølar på kvalfangst», Per  
Ottesen - 2005 etter løyve frå Eli Rigmor  
Ottesen.*

vi hadde lutfisk til middag skulle eg hente baconfeittet i byssa. Det var slingring, og det gjekk ikkje betre enn at heile greia gjekk i dørken. Eg skal helse og seie det var ein stor jobb før eg hadde fått vaska alt opp att.» Seier Arne.

På turen nedover vart skipet klargjort for fangsten. Blant anna vart det lagt eit ekstra tredekk over dekket. Dette var av eik. På returnen vart det fjerna og kasta på havet. Arne reagerte på at mykje vart kasta i havet den gongen, og håper det er annleis i dag. Bambustroer vart sett flagg på til bruk for å merke dei skoten kvalane. Utan å ha vore på sjøen før var Arne spent på om han skulle få sjøverk, men då han ikkje fekk det over Biscaya, var han trygg på at dette kom til å gå bra.

Frå arbeidet på midtskipet, der hadde han god utsikt både til kjøtdekk og beindek, hadde han god oversikt over korleis arbeidet på dekk gjekk føre seg. Det var spennande å sjå dei store kvalane, og det var interessant å sjå korleis arbeidet på dekk gjekk føre seg.

Fangsten, altså å skyte kvalen var det dei ti kvalbåtane som gjorde. Dette var båtar som gjorde god fart. Skyttaren var helten der om bord, og utkoma for ekspedisjonen var prisgitt skyttarane, som også hadde svært god hyre i tillegg til lott. Når kvalen var skoten, vart det blese trykkluft inn i kvalen så den skulle halde seg flytande. Vidare så kom bøyebåten til og merka kvalen med eit flagg, ein reflektor og ein radiosendar, og som ofte taua kvalane til kokeriet. Bøyer, reflektor og radiosendar vart brukt for at båtane eller kvalkokeriet skulle finne att kvalane. Om bord kvalkokeriet var det stor aktivitet. Kvalen vart dregen opp slippen (kalla brekken) med hjelp av vinsj og saksa (kloa). Som også vart kalla fiskevinsjen. Det var ein bom som manøvrerte tanga heilt ned til halen på kvalen og kneip kring den og på den måten vart kvalen dregen opp slippen og ein kunne starte arbeidet med å flense av spekket.



*Det var svære dimmensionar på kloa som drog kvalen opp. Foto frå boka «Dølar på kvalfangst», Per Ottesen - 2005 etter løyve frå Eli Rigmor Ottesen.*



Bøyebåt. Foto frå Arne Teigum.

Alle som arbeida ute på dekket hadde sko med tresole der det var skrudd store piggar opp i. Smeden om bord hadde smidd desse piggane som var om lag 1,5 cm lange med ei lita nase nede med hol til skruen gjennom. Med desse piggskoa bevega mannskapet seg noko lunde trygt på dekk og ikkje minst opp på kvalane etter kvart som dei flensa, skar ut kjøttet.

Når kokeriet rulla og alt kring ein var fullt av spekk og blod, kunne det vere ei bra øving å stå støtt og arbeide. På denne turen var det berre olje som vart produsert. Spekk, kjøtt, bein og litt av innvollane gjekk i koka for å verte olje. Resultatet vart separert og den reine kvaloljen gjekk ned på tankane. Restane frå koka og innvollane gjekk i havet, til glede for spekkgullar, hai og fuglar.

På dekk var der store hol som gjekk ned til kvernene og kokene. Alle mann måtte vere varsame for ikkje å følgje med spekket, kjøtet

eller beina ned. Det var forteljingar om folk som hadde hatt slike uhell, men stort sett hadde dei på eit eller anna vis berga seg.

Når det var god fangst vart kvalane fortøya til kvalkokeriet mens dei venta på å verte hivd om bord. Då var spekkgullarane, haien og fuglane på plass og fekk seg nokre godbitar. Iblant gjorde Arne turen heilt akter, og sto og såg på sirkuset i sjøen dei døde kvalane forårsaka. Utanom desse åtseletarane var det pingvinane som var dyrelivet dei såg. Dette var fasinerande dyr, i tusental, minnast Arne.

Som nemnt var det mykje folk om bord, og lite rom for privatliv. Arne fortel at han bygde modellskute og knytte teppe i køya. Når han hadde behov for litt aleinetid, brukte han å ta med brødskive med prim og kaffien og gå heilt fram i baugen på skuta, der var han aleine og han kunne trekke pusten og få nokre minutt i ro og fred. Noko som gjorde godt.

Eit anna minne han har er at første gongen han høyrdé songen «Der bjørkarna susar», så låg kokeriet i ly bak eit stort isfjell i eit forrykande uvær med storm og rök. Alt var berre kvitt. Når Arne sidan høyrer melodien, er han attende bak isfjellet.

Arne rosar miljøet om bord, og korleis han som førstereis vart teken i mot. Godt samhald og godt samarbeid. Offiserane var stort sett Sandefjordingar, mens mannskapet som arbeida på kokeriet var mykje frå innlandet.

«Her var klasseskilje, men alle offiserane prata med meg og var hyggelege». Krangelen var han aldri innblanda i, ikkje såg han noko av det heller, sjølv om han veit det var sagt at det kunne førekome.

Kokeriet følgde etter kvalen og kvalbåtane, dei var heilt ned til fast-isen, og dei passerte Bouvetøya og dei såg Sør-Georgia. Store opplevingar for ein 18-årig Skjåkvær.



*Julekvelden ombord «Sir James Clark Ross».  
Foto frå Arne Teigum.*

Maten var førsteklasses. Stort utval og rikeleg med mat. Arne minnast at det var servert kvalkjøt, men det var ikkje akkurat favorittkosten til kvalfangarane, som vi kan skjøne. Alkohol var det lite av om bord, det var ei flaske på bordet for kvar 10 000 fat med olje. Samt til jul, nyttår og påske. Elles ikkje. Nokre brygga litt, men aldri noko som vart lagt merke til eller som skapte problem.

Ut på våren vart fangsten avslutta, og kursen vart sett for Sandefjord. Fangsten var heller laber, dei hadde fanga om lag halve kvota. På veg inn til Sandefjord møtte fleire småbåtar kokeriet til ein fin velkomst.

Etter mannskapet gjekk i land i Sandefjord gjekk «Sir James Clark Ross» over til Fredrikstad og lossa kvaloljen som gjekk til margarinproduksjon. Dette vart siste turen til Rossen, og i 1966 gjekk den til hogging.

Med eit teppe og ei kvalfangardokke frå Las Palmas som suvenir, kom Arne heim til Skjåk i midten av Mai. Kvalfangardokke er ei sove/gå dokke, som også vart kalla Las Palmas dokke eller i andre lag Amerikadokke.

I mange år var turen ikkje noko Arne tenkte på, men siste åra har den stadig kome attende i minnet. «Heile turen var ei stor oppleving for



*Flensedekk.*

meg. Eg vart ikkje millionær, men opplevinga er verd mykje, og noko eg stadig tenker på. Eg hadde reist i morgen om sjansen kom igjen,» avsluttar Arne.

Kjelder:

Samtale med Arne Teigum 31.01.2020

E-post korrespondanse med Stig Tore Lunde – Hvalfangstmuseet. 18.02.2020

Boka «Dølar på Kvalfangst» Per Ottesen - 2005

Ynskjer du å gi ei gåve til  
ISHAVSMUSEETS  
VENNEFORENING?

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

Vipps-nummer  
**126966**

Tusen takk for all hjelpl

**vipps**  
By DNB

## **POL III: Kvalbåt, vaktbåt, snurpar, brønnbåt – og krigsminnesmerke**

Av Magnus Sefland

*POL III* skreiv seg inn i norsk historie seinkvelden 8. april 1940. I 1939 vart kvalbåten *POL III* leigd av den norske marinen og brukta som vaktbåt i ytre Oslofjord. Kaptein var Leif Welding Olsen.

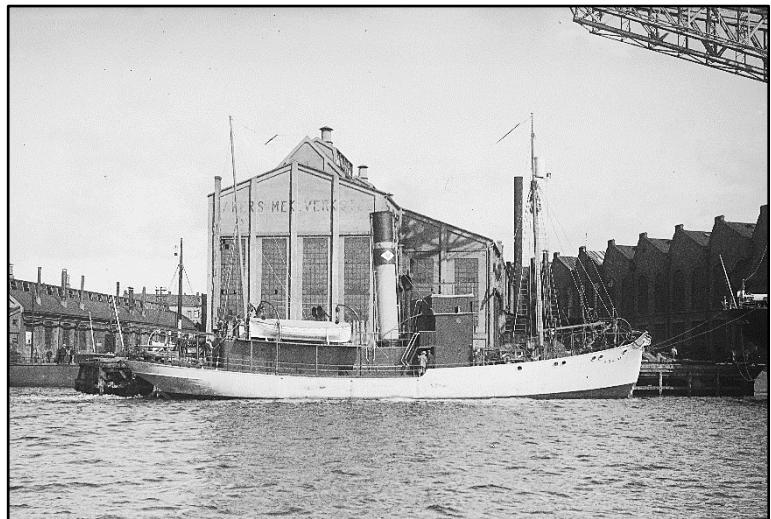
Det som hende i ytre Oslofjord natta til 9. april 1940 er grundig skildra andre stader. Her berre nokre hovudtrekk:

Seint kvelden den 8. april 1940 oppdaga *POL III* ei gruppe mørklagde framande krigsskip med kurs inn Oslofjorden. *POL III* skaut varselskot. Det fremste skipet i den framande – dvs tyske – fartøygruppa forlanga at *POL III* skulle overgi seg. Kaptein Welding Olsen nekta. Det tyske fartøyet svarte med målretta skyting mot bruhaugen på *POL III*. Kaptein Leif Welding Olsen vart så mykje skadd av skytinga at han døydde seinare av blodtapet.

*POL III* vart sett ut av spel. Men mannskapet greidde likevel å sende opp rakettar som signalisere til fort lengre inne i Oslofjorden at eit angrep var i gong. Melding gjekk vidare. Dette førte til at hovudfartøyet i den tyske fartøygruppa, kryssaren Blücher, vart senka ved Oscarsborg av ein torpedo frå festninga. Anslagsvis 600-1000 mann omkom.

Om bord i Blücher var folk som hadde til særleg oppgåve å ta hand om kongefamilien og regjeringa. Senkinga av Blücher bidrog til at kongefamilien og regjeringa rakk å kome seg unna før dei tyske okkupasjonsstyrkane inntok Oslo.

Kaptein Leif Welding Olsen var den første nordmann som fall i kamp mot dei tyske



*Pol III* ved Akers mek verksted. Foto Narve Skarpmoen, Nasjonalbibliotekets fotosamling.

invasjonsstyrkane – på eit tidspunkt då datoene framleis var 8. april 1940.

\*\*\*

**POL III:** *POL III* vart bygd av stål ved Aker MV i Oslo i 1926 og levert til Hvalfangstselskapet Polaris AS (ved Melsom & Melsom), Nanset, Larvik. Fartøyet var på 111 ft/214 brt og hadde ein Aker trippel dampmaskin 137 nhk (tilsvarar om lag 700 ihk).

**Melsom & Melsom:** Melsom & Melsom, Nanset, Larvik, var disponentselskap for kvalfangstselskapet Globus AS og Polaris AS. Desse selskapa hadde kokeri, kvalbåtar og tankskip og var i fleire tiår viktige arbeidsgivarar og viktige for næringslivet i Vestfold. Polaris AS hadde kvalbåtar med namnet Pol pluss nummerering opp til 15 – og Globus AS på tilsvarande måte Globe med nummer opp til 13. Ein kjenner ikkje detaljar i *POL III* si historie før 1939. Men det er rimeleg å tru at båten stadig var på kvalfangst i Antarktis.

**Andre verdskrig:** Etter trefninga med dei tyske sjøstridskraftene ytst i Oslofjorden vart *POL III* beslaglagd av den tyske Kriegsmarine. Båten vart slept inn til Tønsberg og deretter til Oslo.



Pol III etter kamp med tyske styrkar. Foto Th. Larsen, Slottsfjellsmuseets fotosamling

Og etter kvart reparert ved verkstader i Oslo og Horten.

Frå 1941 var båten i teneste som tysk Vorpostenboot med namnet *Samoa*. Båten gjorde teneste i både Bodø-området og i Hammerfest-området.

I 1945 vart båten overtatt av Den Norske Stat.

**Johan E:** Etter litt fram og tilbake dei første par åra etter krigen vart båten i 1948 overtatt av foretaket Johan E. Hareide AS, Hareid, og ombygd til snurpar og havfiskebåt ved Hjørungavåg MV i Hjørungavåg. Båten fekk namnet *Johan E*.

Ved ombygginga vart båten forlengd til 125 ft/251 brt. Dampmaskinen vart tatt ut og ein åttesylindra Crossley på 480 bhp vart sett inn. Dette var i tida då det i Storbritannia var ein del overflødige og disponible minesveiparar, dei fleste med Crossley-motorar. Norske reiarar kjøpte heile minesveiparar for å få tak i Crossley-motorane – og disponerte sveiparskroga til lekterar eller liknande. Crossley-motoren til *Johan E* skreiv seg frå 1943.



Johan E på Vest-Grønland i 1952. Foto Ishavsmuseets arkiv, fra Sigvart Breivik.

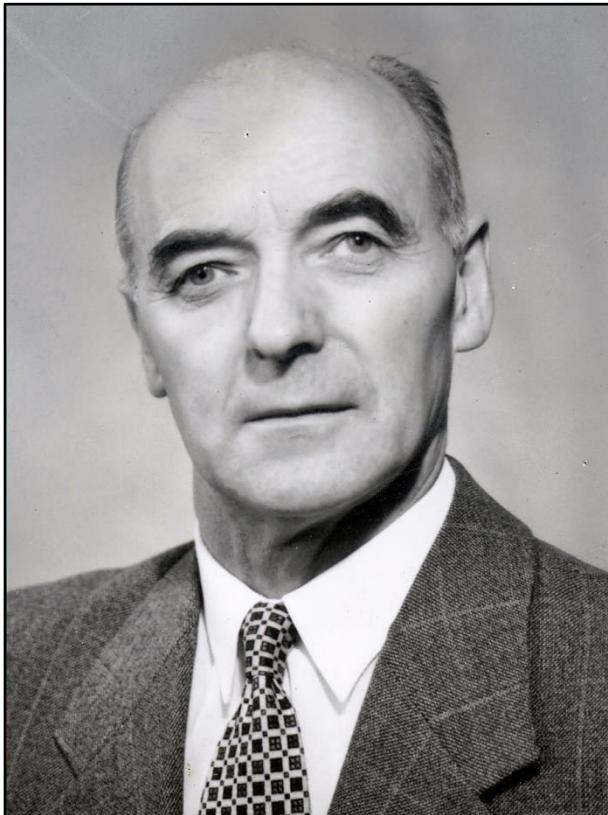
Frå 1950 var *Johan E* i drift som snurpar og havfiskebåt med fiskeriregistreringa M 16 HD. Storsildfisket på vestlandskysten og torske- og kveitefiske ved Vest-Grønland – med base i Færingsehavn – var dei viktigaste aktivitetane for *Johan E* og for mange andre havfiskebåtar av same type.

1956 var toppåret for storsildfiske på vestlandskysten. Skipper på *Johan E* det året var Olav J. Hareide.

På ei oversegling til Vest-Grønland – ukjent år – fekk *Johan E* maskinhavari ved Kapp Farvel. *Johan E* vart slept til Færingsehavn av ‘sambygdingen’ MS *Flømann* og fekk orden på maskinen der.



Flømann og Johan E. Foto Ishavsmuseets arkiv.



Einar Hareide 1899-1983. Foto Hareid kommune.

I 1963/64 fekk *Johan E* innsett ein ny, bruk Crossley-motor på 375 bhp. Dette var også ein minesveiparmotor. Den vart sett inn i ishavsskuta *Flemsøy* då den sistnemnde gjekk over frå damp til diesel i 1948. Crossley-motoren gjorde teneste i *Johan E* til 1971. Då fekk *Johan E* sett inn ein Wichmann-motor på 600 bhp. Den motoren hadde gjort teneste i ishavsskuta *Hvalrossen* frå 1955. *Hvalrossen* vart kondemnert og søkkt ved Voldshammaren i 1970, naturleg nok utan Wichmann-motoren. I 1950- og -60-åra gjekk det nedover med kvalfangsten i Antarktis. Mange av kvalbåtane vart kjøpte av havfiskereiarlag og ombygde til snurparar og linebåtar. I denne samanheng var *POL III* tidleg ute ved at den vart ombygd til snurpar og havfiskebåt *Johan E* allereie på slutten av 1940-talet.

**Einar Hareide 1899-1983:** Einar Hareide var disponent for foretaket *Johan E. Hareide AS* i

Hareid i åra 1921-1960. I tillegg var han disponent for AS Bard, AS Øyulf og AS Fangst. Einar Hareide var ein aktiv politikar og organisasjonsmann, med tillitsverv av mange slag. Stortingsrepresentant for Kristeleg Folkeparti 1945-65. Den truleg mest framskotne posisjonen var som partileiar i Kristeleg Folkeparti i åra 1955-67.

**Brønnbåt:** I 1978 vart *Johan E* sold til KS Helgelandsføring AS & Co i Meløy. Båten vart ombygd til brønnbåt og fekk namnet *Odd Oscar*. Etter ombygging var tonnasjen auka til 277 brt. I 1982 overtok AS Nordfish Trading i Bodø båten og gav han namnet *Fisktrans*. I dei følgjande åra hadde båten same namn, men fleire skiftande eigarar: Steinar Eide, Kvæfjord; Steinar Worren, Sandshamn; Tradewind AS, Sandshamn.

Ein gong etter 1982 grunnstøyte *Fisktrans* ved Vallersund i Trøndelag og sokk. Berre baug, styrehus og master stakk opp av sjøen. Men *Fisktrans* vart heva og reparert ved Larsnes MV i Sande.

I 1999 overtok Arnøytrans, Skrova, båten og gav den nytt namn: *Arnøytrans*. Skiftinga av eigarar heldt fram: Arnøyfrakt AS, Sør-Arnøy; Nordtrans AS, Herøy, Nordland; Arctic Shipping, Harstad; SG Finans, Lysaker (Spon Fish Transport AS, Kirkenes).

**Krigsminnesmerke:** I 2011 var *Arnøytrans* moden for utrangering og skulle leverast til hogging. I fartøyvernkrinsar i Trøndelag var det krefter som var klar over båten sin krigshistoriske verdi. Det vart gjort ein freistnad på å få båten verna. Men det viste seg at det var for liten entusiasme for eit slikt tiltak. Medverkande kan kanskje ha vore at båten var så mykje ombygd at der var lite igjen som minnte om vaktbåten *POL III* frå 8. april 1940.



*Arnøytrans. Foto: Lars Røed Hansen, Wikimedia*

*Arnøytrans* vart levert til hogging ved Fosen Gjenvinning AS, Stokksund i Åfjord, Trøndelag. Ein entusiastisk privatperson fekk verksemda til å skilje ut ein del av baugpartiet. Tanken var visstnok at denne seksjonen skulle setjast opp ved Hysnes fort ved innseglinga til Trondheimsfjorden som krigsminnesmerke.

Også dette skal ha skore seg. Men våren 2020, åtti år etter det tyske angrepet på Norge, vart baugseksjonen plassert på Torås fort lengst sør på Tjøme – som krigsminnesmerke.

Bygging av Torås fort vart påbegynt i 1939. Saman med installasjonar på Mågerø, Bolærne og Rauøy var Torås fort tenkt å utgjere Oslofjord festning. Men Torås var ikkje ferdig i april 1940 og vart først gjort ferdig av den tyske okkupasjonsmakta.

I april 2020 vart baugseksjonen frå *POL III* stilt opp som krigsminnesmerke på Torås fort. Der har ein utsikt mot ytre Oslofjord, der *POL III* 8. april 1940 skreiv seg inn i norsk historie.

**AASEN** 

**BIL-DEMONTERING AS**

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

700 37 900

[www.aasenbil.com](http://www.aasenbil.com)

# Vi vant over isen

Av Rolf Engesland

(Vi Menn nr 20 –  
17. mai 1961)



## Selfangerskuta

«Blomen» forliste i Kvitsjøen, og i elleve døgn måtte de fjorten om bord slite seg fram over drivisen – før de endelig nådde en ukjent kyst.

Dette hendte langfredag morgen 1924: -«Skuta kantret mer og mer over til babord og sokk rett ned, mastetoppene var det siste som forsvant. Vi sto der i andaktsfylt hjelpelaushet og så på, det var som å være i en begravelse. Men blotte hodene våget vi ikke, ørene ville øyeblikkelig forfryse...»

Mikal Pettersen fra Foldvik, som var med på dette dramatiske forliset der nord i Kvitsjøen, forteller VI MENNs medarbeider om redselsdøgnene på isen.

## Vi trodde isen ville hjelpe oss, i stedet ble den vår skjebne.

Fra Vardø hadde «Blomen» seilt austover langs Kolahalvøya. Den 96 fot lange skuta gjorde god fart. Alt etter et par døgn nådde vi vestsiden av Kvitsjøen, og kulden gufset mot oss fra isen som fikk en bleik glorie til å henge over horisonten langt der forut.

Målet vårt var nådd. Det var bare i den ytre munningen av Kvitsjøen at nordmenn hadde lov å drive fangst, det indre av denne 94.000 kvadratkilometer store bukta var forbeholdt russerne.

Men sammen med isen kom stormen. Uten noe varsel pustet værgudene på oss en rasende vind av nordvest. Den sopte inn fra det endeløse Barentshavet og tirret dønningene opp til å jage



"Blomen" forliste i 1924. Foto Ishavsmuseets arkiv.

av sted med skumfrådende skavler. Hardere og hardere blåste det; iskald sjøsprøyte pisket innover dekket, og skuta husket og heiv på seg med meningslaus villskap, uten last i rommet som hun var. Det ble svært så utrivelig for oss fjorten om bord, skipperen mente at det var best om vi baugt oss inn i baksen der sjøen lå smulere.

Og isen vernet oss mot det ville havet, men krevde sitt offer som takk for hjelpen. For ikke før hadde «Blomen» seget til ro igjen, før flakene pakket seg sammen om skuta og fraus fast til en ørken av is. Hun ble liggende som i en skrustikke. Hverken maskinkraft eller menneskeklokkt kunne få henne laus, vi var prisgitt de endelause ismasser som straumen førte med seg mot et ukjent mål.

## Døgn fulgte døgn, vi dreiv og dreiv.

Det satte også inn med tett snøkave; den fylte himmelen med kråkvit håplaushet og lot oss ikke få skimte sola så pass at vi fikk tatt en

eneste observasjon. To andre norske fangstfartøyer var frosset inne i nærheten av «Blomen», og nå måtte de følge oss på samme runddansen.

Vi trodde at isen førte oss mot opne havet, og håpet at underdønningene, som vi ikke merket noe til, men visste måtte være der, snart ville få makt nok til å bryte den opp. Den største øyeblikkelige fare var at skuta skulle strande og bli slått til vrak mot Pandelova-grunnene.

En eneste gang fikk vi glimt av land; av en naken og kald kyst, ikke et børseskott unna en gang. Men gløtte varte så lite og var så utydelig at det ikke fortalte oss det minste.

Så tetnet snøkavet til igjen, og vi dreiv videre inn i uvissheten.

Det var nok av sel omkring oss. Disse hardt beskattede ishavsdyna pleier å yngle ved påsketider, og nå lå tusener på tusener av hunner utover isen og diet sine dunblaute kvitonger. Rett på snøen var ongene lagt; de er kvite som underlaget og nesten ikke til å skjelne på litt avstand. Men skrikene røper dem. Det låter nesten som når små menneskebarn gråter. Fra alle kanter strømmet disse såre remjene mot oss og fylte lufta med en mektig lyd.

Disse kvitongene har ikke vett til å være redde. De bare ligger der som noen levende ullnøster og stirrer troskyldig mot deg med sortblanke barneauer. Rekker du dem tommelfingeren, gir de seg til å patte på den med smattende velbehag. Eller kanskje ruller de seg over på ryggen og vifter mot deg med framsveivene, for å leike.

Da er det ikke lett for en fangstmann å løfte hakapiken og slå til.

Men vi måtte jo gjøre oss harde. Dette var jobben vår, vi hadde seilt helt til Kapp Kanin for å fangste sel. Og kvitongene var det mest verdifulle pelsverket på disse trakter av ishavet, det er dem det blit whitecoat av. Fem-seks slike



Båtfangst i sørpeis, Kvitsjøen 1932. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Gudveig Berge.

småtasser må bøte med livet for at det skal bli skinn nok til en eneste kåpe.

Vi håpet at ismassene snart ville løsne sitt grep om skuta. Og mens vi lå der og ikke ante hva framtiden ville bringe oss, brukte vi dagene til å fylle rommet med skinn og spekk.

Isen var vanskelig å fangste på, for sørpa lå seig og ekkel og rakk oss gjerne til over knærne. Ujevn og full av skruing var den også, vi sleit ofte mer enn sunt var med å få slept de spektunge skinna bort til skuta.

Da var det at et lyst hode blant oss fant ut at dyra selv kunne ta seg frem disse slitsomme meterne. Metoden var såre enkel: Vi simpelthen rappet til selene over baksveivene med dragtauet og jagde dem foran oss, ofte i flokker på femten-tjuen dyr.

Råkte tauet dem over ryggen reagerte dem ikke i det hele tatt, virkningen av slaget ble borte i det tykke spekklaget. Men traff vi de ømtåelige baksveivene, grylte de og hufset av sted. Av og til prøvde selene og stikke sin vei ved å dukke. Men det var ikke langt de kom; isen lå tett og u gjennomtrengelig snaue halvmeteren under sørpa, hodene deres stanget mot det frosne



*Kviting på isen. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Gudveig Berge*

underlaget over alt hvor de forsøkte seg. Men dyra ga seg ikke, gang på gang dukket de. Rumpene stakk opp i været og pisket rasende i lufta, som for å hente den kraft som sørpa ikke kunne gi dem.

De stakkars selene hufset og svam, bjeffet og grylte. Men av og til glemte de redselen, kastet seg plutselig rundt og hogg etter oss, hogg og hogg. Og da var det best å være på vakt, for slike illsinte dyr er lynkjappe i bevegelsene, og de sylkvasse tennene kan lett røske opp magen eller lysken på en mann, eller knase sunn et bein.

Fort gikk det så visst ikke, dette underlige opptoget. Selene er ikke særlig utholdende av seg, rett som det var måtte vi la dem få kvile. Kvitongene ville ikke ha tålt slik en ferd i det hele tatt. Så disse slo vi ihel på stedet, flådde dem, tredde tau gjennom sveivhola og slepte skinna etter oss i buntevis. Og når de voksnede dyra omsider nådde skutesida, smelte vi hakapiken i skolten på dem og vrenge av pelsen deres også. Så var det bare å lempe skinndungene om bord.

Selskinn blir ikke saltet før de legges i rommet, som så mange tror. Vi bare lar dem ligge på isen

eller dekket, til all kroppsvarmen er frosset ut, og de holder seg friske og fine til skuta kommer hjem.

Jeg seilte kokk på denne turen. Men når selen lå så tett at fangstfolka ikke maktet å ta med alt aleine, kom skipperen, han Mikal Nilsen, inn til meg i byssa og sa: -Du er lettere enn æ og flinkere til å spring på isen, så nå skal æ overta matlagingen mens du går ut og hjelper karan med å fangste.

Og skinndungane vaks og vaks mens «Blomen» lå der fastfrosset og dreiv av sted med straumen. Til slutt var rommet fylt helt til lukekarmen. De siste skinna vi fikk var det ikke plass til der nede, vi måtte platte dem i en haug på dekket. På toppen av denne haugen ble det plassert en kvitfisk vi fikk tak i; denne underlige skapningen som hverken er kvit eller fisk, men en gulkvit kval.

Jo, fangsten kunne ikke ha vært bedre – mellom to og et halvt og tre tusen skinn hadde vi om bord.

Nå gjaldt det bare at isen ville slakke opp og sette skuta fri, så vi kunne seile hjem igjen og få gjort disse store verdier om til klingende mynt.

**Og isen slakket virkelig.** Men bare for å gi «Blomen» et pusterom før den påny gikk løs på oss. Jeg glemmer aldri denne natta før langfredag i det Herrens år 1924:

De mange døgnene vi hadde ligget frosset fast og viljelaust drevet av sted, hadde tatt fra oss enhver anelse om hvor vi befant oss.

Men da isen endelig buldret og braket og brakk opp store råker, fyrté vi godt opp under kjelen og lot dampmaskinen nitti hestekrefter presse skuta utover mot der skipperen mente at åpne havet lå. Isen var tung å gå i, og sotrøyken veltet andpusten og ivrig opp av skorsteinen, men ble tung og døsig i den kalde lufta og sank livlaus ned mot de kvite flakene igjen. Det hadde letnet



*Mannskap på "Malula" driv isbryting Kvitsjøen 1928. Her prøvar dei å bryte vekk isklumper for mulig å lage råk ut til det opne vatnet vi ser bak.*  
*Foto Ishavsmuseets arkiv frå Kjell Yksnøy.*

litt i været også nå, vi kunne se hvordan råkene ble breiere og breiere.

Straks natta tok til å miste tak på mørket, og demringen år seg inn over himmelen fra aust, gikk en mann i tønna for å speide etter beste veien ut.

Snart skrek han ned til styrehuset at han så en åpning. Rormannen snurret roret hardt over og satte kurs mot denne, og den kraftige stevnen stang mot flakene og skjøv dem unna der vi bauget oss utover. Frivakta lå og sov i ruffen forut og estimerte ikke engang de harde skrallene når flakene smalt mot plankene i skutesida, ofte bare en snau fot fra hodene deres. Så vant var karene blitt til å sove i bauging gjennom hard is.

Åpningen som utkikken i tønna hadde sett, lå mellom to kjempestore florer. De pekte rett mot hverandre med hver sin truende spiss, og hadde hundretusener på hundretusener av tonns tyngde bakom seg. Det ville bli litt av et dommedagsrabalder om disse to gigantene braket sammen.

Men nå var det ikke tegn til skruing; isen lå stille og tillitvekkende – den hadde visst laget denne

åpningen bare for å slippe oss ut, et forsøk på å gjøre godt igjen for alle de døgnene vi ble holdt fengslet i dens knugende favntak.

Atter en gang trodde vi at isen skulle hjelpe oss, atter en gang tok vi feil.

Denne porten som lå der forut og lokket med frihet var en felle, de to isspissene var pekefingre som skjebnen hadde rettet mot oss – og bare ventet på å få klemme til.

For da «Blomen» var kommet så langt at hun hadde den nesten tvers, ble det plutselig liv i kolossene. Det buldret og braket som om jorden skulle revne, og som på kommando tok de enorme tok de enorme ismasser til å sige mot hverandre.

Og så uventet skjedde det at omfanget av katastrofen ikke fikk tid til å gå opp for oss før det hele var over.

Flora på styrbord side hadde ikke kraft nok til å rette dødsstøtet, men var bøddelens lakei under henrettelsen, bøyde seg inn under båten og holdt den fast. Så da den andre flora presset sin stålharde spiss mot babord side, lå skuta som en dødsdømt på bøddelens blokk og kunne ikke vike unna for hogget. De solide plankene ble splintret som fyrstikker, is-spissen braste igjennom og stakk langt inn i rommet – «Blomen» hadde fått sitt banesår.

Men ikke før hadde isen rettet sitt drepende støt mot skuta, før det atter ble ro i de frosne massene. Flora trakk spissen sin langsomt ut av rommet igjen og ble liggende stille – det var som om skjebnen hadde ligget på lur og bare ventet på dette rette øyeblikket, og så satt det hele i bevegelse for å gjøre det av med oss. Og nå, da jobben så vel var utført, kunne den atter la elementene falle til ro.

Vatnet fosset inn i rommet på «Blomen»; den fikk babord slagseite og begynte straks å synke.

I timevis hadde skuta stanget og skallet seg veg mellom isflak og knult, og frivakta var blitt så vant til å sove i rabalderet at de ikke engang våknet av braket da skutesiden ble smadret.

En av karene løp ned og ropte: -No må dokke tørne ut for no går ho!

Frivakta vrei seg under teppene og ville sove videre, og en av dem freste sint: -Å dra te hælvet med deg. Når ho ikkje har gått før så går ho ikkje denne gang heller!

Men så merket de hvor voldsomt skuta krenget over uten å rette seg opp igjen, og lyden av vann som trengte inn i rommet bruste ned til dem gjennom den åpne kappedøra. Slikt kunne bare bety en ting! Og i samme sekund som denne grufulle sannhet gikk opp for dem, var søvnen som blåst bort. Karene sprang ned på dørken, slengte på seg klærne og fottøyet som hadde hengt til tørk, og ramlet opp leideren og ut på dekket.

«Blomen» forsøkte tappert å holde seg flytende, men det lemlestede skroget skalv som i krampe og sank djupere og djupere. Hun hadde ikke lenge igjen nå, det gjaldt å berge seg ut på isen mens det ennå var tid.

I all hast fikk vi låret to av de tre fangstbåtene og satt dem ut på det nærmeste flaket. Proviantrommet var det ikke tid til å komme ned i, det eneste vi fikk med oss av mat var noen sekker kavringer og en gammel spekeskinke. Tre geværer tok vi med oss, pluss køyklærne våre, flagget og storklyveren. Skipshunden Lissi, en liten hvalp, var det også en som fikk trevet med seg før vi måtte jumpe fra borde.

Det var minst tredve kuldegrader denne langfredags morgene; og vi sto der i den isnende blåsten og så hvordan «Blomen» døde – uten å kunne gjøre noe fra eller til:

Hun kantret mer og mer over til babord og sokk rett ned, mastetoppen var det siste som forsvant. Vi sto der i andaktsfylt hjelpelausthet og så på, det var som å være i en begravelse. Men blotte



Her er det "Hvalbarden" som forliser 27. mars 1926 i Kvitesjøen. Foto Lid, Ishavsmuseets arkiv.

hodene våget vi ikke, ørene ville øyeblikkelig forfryse.

En av karene hadde rasket med seg grammafonen sin; nå sveivet han den opp å la på en plate. Om han hadde lest feil i tussmørket eller om han med vilje valgte en munter melodi for å pigge seg selv opp, skal være usagt. I hvert fall strømmet tonene fra en lystig rallarvise ut over den triste scenen. Det lød som en bespottelse, og skipperen brølte sint at han skulle slå av.

I noen sekunder var det stilt.

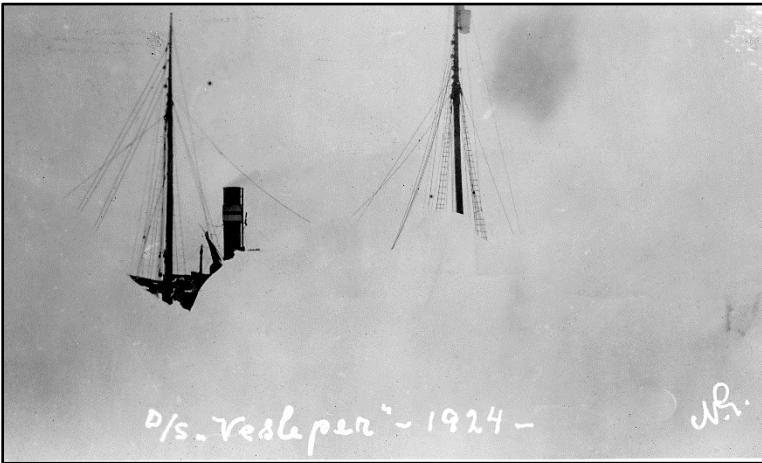
Bare tolv minutter var gått siden skuta hadde fått dødsstøtet; ikke et kvarter engang.

Så stakk klyverbommen brått opp av havet igjen, hevet seg loddrett og pekte som en gravstøtte mot himmelen. Med en døendes siste stønn slapp «Blomen» luften ut av seg; digre bobler eksploderte i overflaten og ble til kranser av brusende skum.

Øyeblikket etter sokk klyverbommen rett ned igjen og ble borte – denne gang for alltid.

Tolv mann og en hund sto igjen på isen.

**Is, is, is så langt øye rakk;** store florer, små flak og duppende knult – en örken av frosset vann i viljelaus drift med straumen.



D/S. Vesleper ~ 1924 - N.R.

"Vesleper" i isskruing 1924. Foto  
Ishavsmuseets arkiv fra Anton Sulebakk

Og midt i denne ødslige ensommheten sto vi, en flokk hjemmløse og motlause skapninger. Ikke ante vi hvor vi var, og ikke ante vi hvor vi drev hen.

Men ikke kunne vi bli stående der hvor «Blomen» var sunket heller. Så vi lesset utstyret vårt opp i de to fangstbåtene og begynte å trekke dem over flakene; seks mann i tau foran hver båt. Fort gikk det ikke, for snøen låg høg og isen var knudrete og full av skrugarder. Men meter for meter sleit vi oss da framover.

Hver gang vi kom til en råk satte vi båtene på vatnet og rodde over. Vi måtte alltid gjøre minst et par vendinger, for å få med oss både folk og utstyr.

### Timene gikk, ble til dager og netter.

De to første døgnene var ikke så verst. Været holdt seg noenlunde bra; og om nettene, når vi trakk båtene opp på isen og lå i dem, med seilet over oss til vern mot snøen og føyka, var ikke kulda verre enn at vi faktisk klarte å lure oss til noen timers søvn. Kavringen ble delt ut med en håndfull til mann pr. dag; ikke noe mat å få krefter av, akkurat, men det ga da tarmene litt å suge på og dempet det verste av sulten.

Drikkevatten var det verre med. Vi sleiket på snøklomper og lei vondt; tørsten brant i de forfrosne skrottene våre og plaget oss mer og

mer. Da var det en eller annen som fant på at vi skulle kakke i småbeter stålisklumper, putte dem på de to tomme flaskene vi hadde funnet i en av fangstbåtene, byttes om å bære disse under klærne, helst inn til bare brystet – og slik tine oss noe å drikke...

Fort gikk det ikke å skaffe vatten på denne måten. Selv om vi bar flaskene på oss fra morgen til kveld og som med dem om nettene, ble det ikke mer av det enn at hver mann kunne få seg en kjeft eller to i døgnet.

Vi hadde også fått med oss en primus og litt olje, og denne fyrte vi opp når frosten plaget oss som verst og vi trengte noe å varme oss på. Men det var ikke lenge vi kunne glede oss over dette teknikkens hjelpemiddel: allerede andre døgnet etter forliset revnet bunnen på primusen og gjorde den ubrukbar. Og ikke nok med det, oljen rant utover to sekker kavringer som lå akterut i en av båtene.

Det vesle vi hadde av proviant var blitt mer eller mindre ødelagt.

Og ikke visste vi hvor vi befant oss eller hvor vi skulle dra hen.

Etter et par døgn rauk det opp en hujende storm av nordaust. Kulda beit verre enn noensinne, over alt hvor den slapp til glefset den etter oss med isnende tenner. Vi fikk frostskader i ansiktene og på håndleddene mellom jakkeermet og votten der vi ikke klarte å dekke huden. Blærerne sprakk og vart til åpne sår, og det svei bannsatt når vi fikk saltvatten i dem. Ikke hadde vi noe å smøre på dævelskapen heller; vi så mest ut som en flokk spedalske der vi sleit oss fremover i stormen i den retning vi mente nærmeste land lå. Noe større håp om å slippe fra turen med livet i behold hadde vi vel ikke. Framtida så alt annet enn lys ut, forkomne av frost og sult som vi var. Vi vågde ikke tenke stort på den og hva som kunne skje, på at vi kanskje allerede dagen etter ville drive omkring som stivfrosne lik. Vi tok en time av gangen, og

var glad til for hver meter vi klarte å legge akterut.

**Sulten var ille**, det var som sagt ikke rare kraften kavringene ga oss. Og isen var som blåst for både sel og fugl.

Vi ble både slappe og motlause av denne langvarige mangel på næring. Så da vi etter fire-fem døgn fikk øie på en gammelhund og klarte å skyte den, hoppet og danset vi som onger av bare glede. Nå skulle det smake godt med litt skikkelig mat igjen.

Den gang da vi drev og fangstet og det var bitende kaldt omkring oss, brukte vi ofte å legge oss på kne ved de skutte dyra og slurpe i oss varmt blod rett fra kuleholet. Slik en drikk ga både kraft og lunk i skrotten. Men da måtte dyret helst være truffet i halspulsåren, slik at blodet pumpet rett fra hjertet og sprutet ut som en liten fontene. Hadde kula råkt andre steder, måtte blodet brøyte seg vei gjennom det tjukke spekklaget, og fikk så beisk og ekkel smak at det ikke var drikkende for mennesker.

Denne gammelhunden ble truffet slik at vi ikke fikk varme og styrke oss på blodet dens. Men vi åt da av kjøttet og spekket mens det ennå var lunket. Vi måtte slafse det i oss rått, uten primus som vi var. Men maten smakte like godt for det, og vi kunne merke åssen kraften fra det daue dyret seig over i skrottene våre og ga oss nytt mot på tilværelsen.

Vi satt der med blod og spekk dryppende nedetter skjegget, og åt og åt. Aldri før hadde noe måltid gjort meg bedre, og vi heiv innpå til vi var stappende mette.

Og da det ikke var råd å få ned en eneste trevle til, skar vi resten av dyret opp i passende små lonser og fordelte oss imellom. Den skulle vi ha i tillegg til kavringrasjonene våre i dagene som kom.

**Så ble skipperen sjuk.**

Han fikk en voldsom feber; kuldegysninger ristet og skaket hele kroppen og svetten dreiv av ham i store dråper. Vi sto der hjelpelause og kunne ingen ting gjøre, måtte bare håpe på det beste. Eneste botemiddelet vi kunne oppdrive var litt sprit fra medisinkista om bord. Denne blandet vi nå opp med smeltet vatten og ga ham.

I et par vonde døgn raste sjukdommen med den stakkars skipperen. Men han var laget av hardt stoff, den karen, og ville ikke gi seg. Han ville ikke være noen sinke for oss andre, men tvang seg selv til å holde seg oppreist og stabbet ved siden når vi trakk båtene etter oss over isen. Skipperen var sjefen for gjengen, på ham alleine hvilte ansvaret for at vi kom oss velberget hjem igjen – og derfor kunne han ikke unne seg å gi tapt for denne snikende feberfienden.

Bare når vi rastet unnet skipperen seg en kvil. Da kraup han ned i en av fangstbåtene, tullet seg godt inn i tepper, og lå der i ly under seilet og lot svetten drive styggedommen ut av seg.

Et par dager seinere var skipperen frisk og i full vigør igjen; viljen og jernhelsa hadde klart å få bukt med sniksjukdommen.

Mange ganger seinere har det undret meg at ikke flere av oss ble helselause under disse umenneskelige forhold. Mat hadde vi nesten ingen ting av, og kulda skar seg gjennom klærne og pinte oss fra morgen til kveld. Ja, selv nattestider – når vi kraup sammen under klyverseilet og prøvde å døse oss til nye krefter, og de som hadde fått plass i botnen av båten mest ble kvalt av dem som lå oppå – hutret og skalv vi av kulde. For snøen fant vei innunder seilet, og ofte fulgte føyksnøen med i slike mengder at vi ikke våget å sove av redsel for å bli kvalt av den.

**Blaute var vi konstant.** For hver gang vi måtte skyve båtene uti råker eller trekke dem opp på ei flore igjen, var det alltid en eller annen av oss som plumpet uti vatnet med ene benet.

Og snøstormen raste videre; i døgn etter døgn fortsatte villskapen og ga oss ingen sjanse til å få tørket klærne.

Vinden var så hard at den klarte å blåse lua av skolten på yngstemannen blant oss, en sottenårig fangstmann. Og dette ble for mye for ham, han hadde for lengst fått det en guttonge kunne tåle. Så nå ga stakkaren seg over, la seg ende ned på isen og gråt og skreik at han ikke orket mer.

Gutten ville snart forfryse om han ikke tok vettet fatt igjen. Her var det bare en ting å gjøre; og jeg og en kar til grep fyren, reiste ham opp og gav oss til å denge og fike løs på ham. Først stirret stakkaren på oss med forferdelse i auene, så ble han forbanna og slo igjen. Og dermed hadde vi oppnådd det vi ønsket – og banke inn i skolten hans litt av det gå-på-humøret han hadde mista.

Samme krabaten var forresten uheldig noen dager senere også: Han falt ned i et sørpehol, ble blaut helt inn til skinnet og måtte vrenge av seg alle klærne så han til slutt sto der splitter naken på isen. Vi holdt seilet opp for ham for å holde unna det verste av vinden; og mens den arme djevelen fløy frem og tilbake i snøen og forsøkte å beholde litt av kroppsvarmen, vrei vi vatnet ut av klærne hans og fikk i hvert fall tørket dem sånn noenlunde.

Jo, vi levde under forhold som kunne ta knekken på selv den sterkeste. Det var en tilværelse for isbjørn, ikke for mennesker.

I nesten elleve redselsfulle døgn sleit vi oss frem: elleve dager og ti netter.

Vi rodde over råker og slepte oss over florer og skrugarder. Og når de utpinte lemmene våre skreik etter kvile og hvert steg ble en tortur, kraup vi sammen i båtene, seks mann i hver av dem, og prøvde å få oss noen timers søvn. Men det var ikke lett; for snøstormen raste nesten hele tida, og klyverseilet som vi strekte over oss, maktet på langt nær å ta brodden av den isnende

vinden. De åpne frostsårene brant og svei som ild, og sulten hadde tappet oss for både krefter og livsmot.

En menneskekropp har jo sin begrensning; vi hadde vel ikke klart det stort lenger om vi ikke ut på ettermiddagen det ellevte døgnet plutselig fikk land i sikte.

Det var en snødekt, værgard og lite gjestmild kyst som åpenbarte seg der inne, men for oss var det som en gløtt av paradis.



— CAP CANIN —

*Land i sikte. Her Cap Canin sett fra "Vesleper" 1924. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Anton Sulebakk*

Nå gjaldt det å komme på land før vi dreiv forbi. For først nå, da vi hadde fast grunn å sammenligne med, kunne vi se hvor fort straumen førte oss av sted – jeg er sikker på at pakkisen jagde mot havet med minst åtte-ni mil i timen.

Vi dreiv kloss forbi landkallen, der florer og flak tørnet mot kanten av fastis, ble splintret og endevendt. Vasspruten sto høgt mellom dem, det sydet og kokte, buldret og brakte – vi ville ikke være mange sure sildene verd om vi var kommet inn i den heksegryta.

Og akkurat da, mens vi holdt på å drive forbi det forjettede land og ut mot havet og fortapelsen, stilnet med ett den ville straumen. Ikke skjønte vi hvorfor; det hele var et ufattelig naturfenomen – eller som om en høgere makt

hadde rakt ut sin reddende hånd for å hjelpe oss arme menneskekryp.

Først nå, i den ellevte time, fant skjebnen på å stå oss bi.

Vi skyndte oss å utnytte denne galgenfristen; fikk trukket båtene opp på fastlandet og inn på trygg grunn.

Og ikke før var vi kommet i sikkerhet før straumen påny frådet og for av sted der ute – så is ble smadret mot is og det ikke ville ha vært mulig for en båt å komme igjennom.

Jeg har aldri tvilt på at denne pausen i elementenes raseri, og som ble skillet mellom liv og død for oss, var bestemt av forsynet fordi vår time ennå ikke var kommet.

Snøstormen raste like vilt, det var ikke stort vi så av omgivelsene rundt oss. Men nå sto fangstbåtene på fast grunn, vi kunne sove i dem, og ikke være redd for at tårnede isflak og rullende skrugarder skulle knuse oss.

Der ble pratet og vekslet meninger om hvor vi

var kommet i land, og både skipper og mannskap mente det måtte være innenfor Svit Nos på Kolahalvøya, helt ytterst i Kvitsjøen. Var dette tilfelle, kunne vi gå langs kysten til Svit Nos-fyret. Eller legge veien tvers over land til Yokanski. Eller til Yokanski-dalen, der samojedene lå i vinterleir med sine reinsflokker.

Men dit fikk vi slite oss i morgen. I kveld hadde vi mer enn nok med å puste ut etter den siste, avgjørende innsatsen – og å feire redningen.

Maskinisten og jeg trampet isund noe av inventaret i en av fangstbåtene, la det i en haug og tente på. Over flammene hengte vi en kasserolle, smeltet snø, slengte opp en avpillet knok etter spekeskinken og noen kavringer, og kokte suppe.

Det var den første varmmaten vi hadde fått i oss siden «Blomen» gikk ned. Og dette, sammen med vissheten om at vi var berget, gjordet at måltidet smakte enda bedre enn da vi satt der ute på flaket og slafset i oss rått selkjøtt.

Og bålet kastet sitt flakkende skinn på snøen og var som et løfte om en lysere framtid...



*Det forliste mannskap fra "Blomen" komne ombord i "Vesleper". Foto Ishavsmuseets arkiv frå Anton Sulebakk*

# Åshild Brandal Berge: «Eg trur vi fekk beste tida på Svalbard.»

Av Johannes Bjarne Alme

«På ettersommaren 1976 fekk Tore tilbod om å arbeide i Sundt-butikken i Longyearbyen. Der var også ei stilling til meg. Vi hadde kort frist på å bestemme oss, men utan andre alternativ, vart svaret sjølv sagt ja.»

Hausten 1976 flytta Tore Berge og Åshild Brandal til Longyearbyen og begynte å arbeide på Sundt-butikken. Tore hadde vikariert der ei kort periode tidlegare. Åshild hadde aldri tidlegare vore i land på Svalbard.

«Eg trur vi fekk beste tida på Svalbard.»

«Vi var der mens Longyearbyen gjekk fra mannsdominert kolby til å utvikle seg mot eit fullverdig familiesamfunn.»

Åshild er fødd på Brandal 11. februar 1949, som yngst av seks sysken i Olaf-garden.

Etter folkeskulen og framhaldsskulen, gjekk ho Samaritankurs på Olavs Minde Sjukehus i Langevågen før ho tok hjelpepleiarkulen i Volda.

Ifølgje ho sjølv har ho ikkje kasta vekk livet sitt på skulebenken. Etter eit år på Østlandske Vannførehjem på Hamar, drog Åshild saman med to kollegaer eit halvt år til syd-England og arbeidde på ein sjukeheim.

«Med oppvekst på Brandal hadde vi hørt om folk som segla ute, og som hadde sett heile verda. Det ville eg også sjå, og eg starta i England.»

Etter tre år i Oslo, gjorde utferdstrongen på ny inntog. Åshild mønstra på «Royal Viking Star»



Åshild Brandal Berge i Longyearbyen 2017.

som lugarpike. Det vart seglas i Alaska, Australia, Europa og sommaren i Noregskrus, som gjekk heilt til Svalbard. Sjølv som lugarpike for passasjerane var arbeidstida slik at ho fekk sjå byane dei besøkte. Ho arbeida formiddagen fram til tolv-eitt tida, så var det pause til fem. På dei timane rakk ein ofte å sjå byen skipet låg i.

I august 1975 var «Royal Viking Star» på cruise på Svalbard. Den dagen flyplassen i Longyearbyen skulle opnast, låg dei i Adventfjorden og skulle sjå flyet med kongen ombord lande. Dessverre var det skodde slik at flyet ikkje kunne lande.

Dei cruisede i fjordane, men dei var aldri i land. Noko som i dag kan synes rart, men det var meir enn god nok oppleveling for passasjerane å få sjå landet, isen og sola. Åshild minnast Svalbard med glede, fjordane midnattssola og det fine lyset. Akkurat Longyearbyen gjorde ikkje noko spesielt inntrykk. Det såg ut som ein skiten trist by, minnes ho no mange år etter.

Etter ein vinter på Brandal, med arbeid på sjukeheimen på Hareid og Åse Sjukehus, reiste Åshild sommaren 1976 som butikkdamme om bord «Royal Viking Sky». To år tidlegare hadde ho møtt Tore Berge, som arbeida for Sundt om

bord på cruisebåtane. No skulle Tore vikariere på butikken og Åshild vart der også.

Planen deira var å halde fram om bord cruiseskipa, men akkurat då var der ingen ledige stillingar i butikkane. Tore hadde tidlegare vikariert på Sundtbutikken i Longyearbyen. Då skipet kom til Tromsø etter cruise til Svalbard sommaren 76, fekk Tore beskjed frå Sundt i Bergen om ei ledig stilling på butikken i Longyearbyen. Det var kort svarfrist, men med føresetnad om at også Åshild fekk arbeid, takka Tore ja.

Det var berre å kaste seg rundt og innstille seg på Svalbard framfor vidare cruiseliv. Familien heime på Brandal hadde eit mykje nærrare forhold til Svalbard enn til Sydney og Alaska, så dei tykte dette var både tryggare og nærmare. Onkel Ingolf (Røren) hadde vore på Svalbard med «Minna» i alle år, og dei fleste gutungane på Brandal hadde vore med «Minna» eller ei av dei andre skutene der oppe.

Åshild sine brør, Oddmund og Svenning hadde begge starta sjølivet med «Minna» på Svalbard. Så Svalbard var trygt og godt.

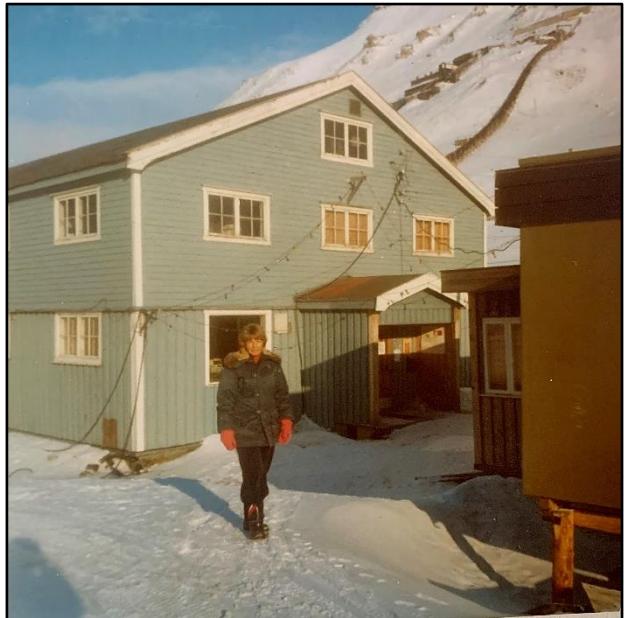
I September 1976 reiser paret til Svalbard, dei har ein horisont på to år, noko dei trudde var lenge nok i Longyearbyen. Dei skulle flytte inn i ei stor møblert leilegheit, så flyttelasset var stort sett klede og personlege effektar.

Dei flyttar inn i ei stor leilegheit i det som vert kalla «Bergmesterboligen» på Skjeringa. Der er kjøkken, tre stover og 3-4 soverom på loftet og elles fullt utrusta, så dei laga mat sjølve.

I den andre leilegheita i huset bur ein Sysselmannsbetjent.

Sundt eigde dessutan ei leilegheit i Lia og hadde nokre hybler i Nybyen.

Flyplassen på Hotellneset var opna året før, så dei reiste opp med fly. Så langt Åshild minnast, var det berre eit fly i veka den tida, i alle fall første tida dei var i Longyearbyen.



Åshild utanfor Sundt-butikken våren 1977.

Butikken låg i Nybyen, der som Galleriet er i dag. På butikken hadde dei ein varebil, primært for å transportere varer med. Butikken sitt lager låg i Sverdrupbyen, så det vart ein del køyring. Og ikkje alle varer tolte kulde, så det vart ein del logistikk.

I alt var det sju tilsette på butikken, styraren, Tore og fem damer. I tillegg hadde dei faste vikarar som arbeida etter behov. Butikken var open frå morgonen til klokka 13, så var det siesta til i 16-tida, og så stengte den i 20-tida. Opningstidene var tilpassa dei som gjekk skift i gruva.

Når det var siesta køyrde Sundt-bilen kring om i byen og leverte butikkdamene. Like eins når siestaen var over, då var det ny runde å plukke dei opp. I løpet av dei timane, laga Åshild og Tore middag og slappa litt av. Dei andre damene på butikken var langt eldre enn Åshild, men som ho sjølv seier, sjølv dei var nye i byen, og desse damene vart mine beste venninner.

Butikken førte alt anna enn mat. Som ein gammaldags landhandel utan mat. Etter kvart som det vart vanleg for folk i byen å reise på hyttetur, tok butikken inn litt hermetikk og anna turrelevant.



Åshild og Tore i butikken. Frå Svalbardposten hausten 1976.

Så var der mykje kle, hushaldningsartiklar, litt gáveartiklar, sminke og parfyme, fersk frukt og som nemnt litt turmat. Med varer på båt om hausten og uvisst når tid først båten kom om våren, kunne det vere spanande om dei hadde nok av alle varer.

Det hendte at Store Norske og butikken spleisa på eit transportfly om vinteren.

Store Norske Spitsbergen Kullkompani (SNSK) var framleis kongen i byen, dei eigde det meste, og bestemte det meste. Dei hadde kontroll over kai og overnatting. Så det hendte lite som ikkje passa SNSK.

Men overgangen til familiesamfunn hadde begynt, der var skule og den først barnehagen opna i det aller eldste sjukehuset, det som låg på Skjeringa.

Allereie den gongen var der cruiseskip som la seg til og sendte passasjerane i land, då vart det mange kundar i butikken, og nokre av dei gjorde storhandlar.

Som nemnt var flyplassen opna, men det var ikkje mange turistar som kom med fly til Longyearbyen dei første åra.

Fiskebåtar og andre båtar kom i land, og dei kom gjerne opp og handla med oss. Rekebåtar var det

mykje av på hausten. Mannskapet kom til byen, og då var det alltid på butikken ein tur. Der var to kaier, bykaia og Kolkaia. Dei vanlege lastebåtane la til i byen.

Forsamlingshuset «Huset» var eigenrådig som utestad. Der var det kafé som serverte øl, og så var det restauranten, den var litt finare.

Åshild minnast at første åra dei var i byen hadde dei Svalbardpengar. Det var pengar som SNSK skreiv ut og vart brukte internt på Svalbard. Dette for at dei skulle unngå å ha så mange «norske pengar» låste i samfunnet. Når folk reiste til fastlandet fekk dei veksla om frå Svalbardpengar til Norske kroner.

«Største krisa var om vi på butikken skulle kome til å verte verte fri for tobakk, Petterøes nr 3. Folk kunne verte skikkeleg sure om det mangla varer. Og Folk fekk handle på bok. Butikken kjente og hadde namna på alle. Ingen kunne stikke frå rekninga. Samfunnet var trygt og godt, der var i praksis ingen kriminalitet. Aldri innbrot, narkotika etc.»

Vidare minnast ho mange flotte og fargerike folk som var i Longyearbyen desse åra. Alle var innom butikken, så vi hadde stor glede av nokre av desse mest fargerike som prata og fortalte med stor innleving.

Hareidsdølingen Hallvar Holm var rektor på skulen, og Kjell Mork frå Oppstryn var ein av lærarane. Kjell var ein fantastisk fargerik type, han kom opp i 77 eller 78, seier Åshild. Han var ein kjekk og kunnskapsrik mann, eit leksikon om Svalbard. Og så hadde han ein slik artige måte å fortelje på.

Mat måtte folka i byen bestille frå SNSK, Proviantlageret. Dei bestilte liste med tørrproviant som dei fekk utdelt kvar 4. veke. Frysevarer fekk dei kvar 14. dag. Utvalet var upåklageleg, dei fekk i grunnen kva dei ønska. Mjølk var jernkummjølk. Feit og fin blanda på Funken, mykje smør i den. Amundsen var bakar



Åshild på scootertur i Adventdalen.

i byen, der fekk ein kjøpe nybaka brød, store gode grovbrød, minnast Åshild.

Polvarer var også administrert av SNSK. Det var månadskvote, og der var utsal på Funken. Der møtte ein opp og fekk handle det ein ville innanfor kvota. Om dei hadde spesielle aktivitetar i butikken, fekk dei handle litt for det også.

Kort tid etter dei hadde kome til byen starta dei i leikarringen, då vart dei raskt kjent med folk i byen. Sidan dei ikkje hadde ungar var dei med på mykje sosialt, og mange turar.

Tore kjøpte snøscooter allereie første hausten. Dei to reiste mykje med den scooteren første vinteren. Åshild poengterer at det slett ikkje var slik scooterar som i dag, og heller ikkje slike gode kle.

Som passasjer fraus ho mykje. Longyearbreen gjekk langt lenger ned enn i dag. Dei køyrd turar til Sassen, Svea og heilt over og ned til austkysten. Våpen mot isbjørn hadde dei aldri i desse åra, dei hadde ein signalpistol. På lengre turar var det ofte fleire saman, og som regel var der nokon som hadde med våpen. Det var ikkje vanleg med hjelm, men gode skinnhuer hadde dei, minnast Åshild.



Scootertur til austkysten vinteren 1979.

Åshild kjøpte eigen scooter ut på vinteren, ein TNT, den var henna, og den var større enn Tore sin. Då vart det mykje kjekkare å reise på tur, ho fraus langt mindre og såg mykje betre.

Når dei var på tur, brukte ein i gruppa å ha med slede. Åshild seier at ho køyrd aldri på tur med slede. Det var ingen restriksjonar på kvar dei fekk reise på tur med snøscooter den tida.

Dei hadde stor respekt for ukjente plassar og så var det bresprekkane dei hadde mest respekt for. Isbjørnen tenkte dei ikkje så mykje på, stort sett var bjørnane dei møtte redde og stakk vekk frå folk.

Etter eit år, reiste butikkstyraren til fastlandet og Tore tok over som styrar. Det var både utfordrande og spennande seier Åshild. Leilegheita i Lia følgde med stillinga, så dei flytta dit.

Når det var besøk av forretningsfolk, så budde dei som oftast i Nybyen, iblant måtte dei bu hos Åshild og Tore. Når forretningsforbindelsar var der laga Åshild og Tore ofte middag heime i leilegheita. «I alle fall om dei var her to kveldar, då var det ein kveld heime og ein på restauranten på Huset.»

Vintrane var kalde på den tida, og Åshild minnast aldri at det kom regn på vinteren. Mørketida var ei fin tid. Klarvêr og måneskin som lyste opp heile dalen og fjorden, omrent som det var dagslys, det var fantastisk.

Isen la seg, så det vart ikkje skipstrafikk vinteren. Då roa byen seg ned, godt samhald og mykje sosialt om vinteren i Longyearbyen.

Det låg is og snø heile vinteren. Ein vinter kom det ein bjørn på søppeldynga, men den kom aldri opp i byen. Ein annan gong kom der ein opp til Kyrkja, den vart jaga men ikkje skoten. Elles minnast Åshild at ho såg moskus ein gong mens dei budde i Longyearbyen. Den vart frakta bort av sysselmannen, meiner ho.

Det var aldri snakk om snøras i sjølve byen den gongen, men i påska 1977 rasa det på Longyearbreen, det raset tok to ungdommar som var på scootertur. Det var ein flokk ungdommar som var på scootertur, og to tidlegare elevar ved skulen var på påskebesøk i byen.

Desse to sat på ein scooter, dei hadde truleg kome langt inn til sida, og dei vart tatt. Det var ikkje mildvêr, men kanskje var det scooterane som løyste ut raset?

Ungdommane hadde stoppa opp. Ein av dei som kom vekk var sonene til eine dama i butikken. Jenta var dotter til den tidlegare rektoren på skulen. Det var svært tragisk å vere vitne til, minnast Åshild.

Ole-Chr Røren var på denne tida i Ny-Ålesund, han var alltid innom på besøk når han var i byen. Like eins var Sigmund Brandal her oppe, også han var innom. Det var alltid kjekt når kjentfolk stakk innom, minnast Åshild.

Åshild og Tore over i alle fall ein gong over til Ny-Ålesund på besøk til Ole-Chr.

I mai 1978 tok «Polarstar» av Brandal over som Sysselmannsskute. Tore og Åshild kjente dei fleste i byen gjennom butikken, så om det var noko mannskapet på skuta lurte på, vart dei to på butikken ofte spurt om råd og hjelp.



"Polarstar" som Sysselmannsskute på Svalbard. Foto Ishavsmuseets arkiv.

«Det var kjekt for oss med «Polarstar» og kjentfolk om bord, Polarstargjengen var velkomne over alt,» seier Åshild.

«Dette gjorde at meir kjentfolk kom til byen, både Else og Martin Karlsen var innom. Og ein, om ikkje fleire somrar var (onkel) Ingolf Røren der om bord. Det var sagt at han var så glad for å få lov til å reise til Svalbard at han gjekk plystrande over landgangen når han reiste. Han snakka mykje om at Svalbard og spesielt Longyearbyen ikkje var som tidlegare.»

«Jula 1978 hadde vi besøk av søstera mi, Alette og dei to jentene henna, Eva og Marita. Etter sommarferien i 79 vart søster Kjellrun med dei tre eldste gutane med opp att. Då var gutungane i sitt ess. Foreldra til Tore var på besøk ein gong og bror hans var her også ein gong.»

Før Åshild og Tore reiste ned på sommarferie i 1979, vart dei vigsla av Kjell Prest i Longyearbyen kyrkje. Sommarferiane var 6 veker lange, dei brukte alltid å ta ein tur til Syden for å få litt sol og varme, så vart resten av tida delt i mellom Bergen og Brandal.

Om mogleg tok dei gjerne ferie tidleg på sommaren, sidan dei tykte ettersommaren var ei spesielt fin tid på Svalbard.



### Kulturutveksling til Barentsburg.

På hausten brukte både Ny-Ålesund og Isfjord Radio å arrangere haustfestar. Då vart nokre av damene i byen inviterte over til ei helg der. Åshild fekk med nokre slike, «det var hardbarka og kjekke karar på begge plassane,» kommentere ho.

Like så var det kvar haust kulturutveksling med Barentsburg Og Pyramiden. Leikarringen tok alltid del i kulturutvekslingane som oftast saman med nokre skuleungar.

Første åra vart dei henta og bringa heim med den russiske slepebåten «Kommunal». Dette var seinhaustes og det var ikkje alltid vêret var det beste.

Utanom kultur, var det skirenn og fotballkampar. Dette vart lange dagsturar. Nordmennene tykte alltid at dei frå Barentsburg og Pyramiden som opptredde var svært profesjonelle, dei var svært flinke både å syngje og danse. Det vart ofte rikeleg med både mat og drikke etter sjølve arrangementet.

Dei frå Longyearbyen hadde alltid med ting til å bytte vekk, alt av nylonstrømpebukser, doneribukser osv. var populært. Andre vegen var det Matruska og vodka, Tore skal visstnok ha bytta til seg ein balalaika i mot ei doneribukse ein gong.

Sjefane i Barentsburg kom på butikken og handla. Vanleg folk hadde ikkje lov til å kome til Longyearbyen. I dag er det fritt fram for å besøke kven du vil. «I minnet sit det flotte kulturhuset i Pyramiden, nydeleg sal med amfi og flott trearbeit med vindauge i fronten, det var noko langt anna enn kva vi hadde i Longyearbyen den gongen.» seier Åshild. På kulturutveksling seinare reiste dei fleire gongar med «Polarstar».

Longyearbyen var ei populær stad for teater og kunstnarar den gongen vi var der. Det var stas for alle på fastlandet å kome opp, Åshild ramsar opp Lasse Kolstad, Toralf Maurstad og Wenche Foss med fleire som var der og opptredde desse åra.

Butikklokal i Nybyen var kjølige, trekkfulle og med for lite lagerplass. Så etter ei tid vart det bygt på, med det som den gongen var eit stort lager. Det gjorde kvardagen mykje enklare, no trengte dei ikkje lageret i Sverdrupbyen. Dei selde mineralvatn og det tok plass, og ikkje alle varer tolte frost, så dette var ei nødvendig investering.

Like så vart det bygt eit bislag utanfor inngangen, dette gjorde butikken og spesielt kassa mykje lunare. Åshild minnast at hadde ho sete lenge i kassa, måtte ho reise seg og gå ei runde, eller aller helst bytte med nokon andre, så ho fekk litt manuelt arbeid, for å få att varmen i kroppen.

I nabohuset i Lia budde russarane som den tida var stasjonerte på flyplassen. Til dagleg hadde dei ikkje noko med kvarandre å gjøre, men kvart år feira dei Oktoberrevolusjonen, då vart Åshild og Tore alltid inviterte til eit retteleg russisk gjestebod.

Åshild trur det var enklare å drive butikk den gongen enn kva det er i dag, men all verdens ferskvarer, datostempling osv.

Samfunnet i Longyearbyen hadde endra seg frå eit typisk gruvesamfunn, mannssamfunn i 1976 til eit meir familievennleg samfunn til dei reiste på slutt i 1983.

Ein del familiebustadar hadde kome til. Gruvarbeidarane fekk opp familiene sine. Dette vart også lagt merke til i butikken. Meir daglegdagse ting, og ei positiv utvikling for samfunnet.

Den gongen låg Lompen, altså der gruvarbeidarane bytta til og frå arbeidskle i Nybyen. Så i butikken såg dei gruvebus heile tida. I dag ser ein aldri ein gruvebus i byen, kommenterer Åshild.

Det vart bygd ny kraftstasjon i denne perioden. Telegrafen vart oppgradert. Vi registrerte at mykje var i endring og utvikling. Og der var mange arbeidsfolk på korte og lengre opphold i byen.

Etter som åra gjekk starta Åshild og Tore å tenke på eit liv etter Svalbard. Tanken då dei kom var å vere der i to år, desse gjekk altfor raskt.

I 1978 kjøpte dei hustomt på Sotra, men dei begynte ikkje å bygge hus før i 1981. Hausten 1982 vart dottera Torill fødd i Ålesund.

«Mange på den tida kriga for å føde på Svalbard. Eg hadde ikkje noko stort ønske om å føde på eit sjukehus der legen var ortoped, så eg reiste til Brandal og venta der. Tore nådde å kome ned og var med på fødselen,» fortel Åshild.

Torill vart døypt i Hareid Kyrkje i november 82 før turen gjekk til Svalbard. I januar 1983 sa den vesle familien farvel til Svalbard, og flytta inn i nytt hus på Sotra.

Torill har alltid har vore litt bleik i huda, medan søstera Iselin har meir farge. Torill brukar seie dette er fordi ho vart til, og borene fram på Svalbard.

Åshild har framleis eit nært forhold til Svalbard og Longyearbyen. «Trass i det tok 17 år før Torill kom attende til byen, har ho vorte ei retteleg Svalbardjente, som har budd i byen i



Eskerdalen 1978.

fleire periodar. Ho kjem nok alltid til å vere Svalbardjente», seier mora som sjølv gjerne reiser opp på besøk.

«Elles er det rart å registrere at produksjonen av kol nærmast skal stoppast, og alt i Svea skal ryddast vekk. Tilbake til naturen, tenk å bruke så mykje pengar på å slette alt, for å unngå at andre driv. Kring om i verden vert kol drive ut og brent, slik sett er det litt rart at vi ikkje skal kunne drive kolutvinning på Svalbard også. Om ein ikkje vil ha gruvedrift der, så skulle ein tru at noko av infrastrukturen kunne nyttast i t.d. turistsamanheng,» seier Åshild.

«Svalbard har endrar seg. Temperaturen, mildvêr hadde vi aldri vintertid. Rart å tenke på at huset vårt i Lia no er borte. Der var flott utsikt, vi såg ned på fjorden og ut på Revneset. Ein perfekt plass å bu. Vinterturane på snöscooter sit i minnet. Vi hadde ikkje dei problema som er i dag. Eg føler vi fekk det beste av Svalbard når vi var der. Litt gamletida, bussane med arbeidarane som kom til Lompen som låg ved stormessa. Den gong såg vi gruvarbeidarane i byen. No ser du aldri dei.

Det er den tida vi som var der då hugsar og vil hugse. Vi rister på hovudet av byen slik som det har vorte.

Eg føler vi fekk det beste av Svalbard når vi var der!»

# NOKRE SØRLANDSREISER HAUSTEN 2019.

Av Magnus Sefland

Hausten 2019 gjorde eg tre reiser frå heimebasen i Gjøvik til Sørlandet – og ved eitt av høva også ein liten bit inn i Rogaland. Bakgrunnen for den første reisa var sjukdom i familien til ein tidlegare studiekamerat.

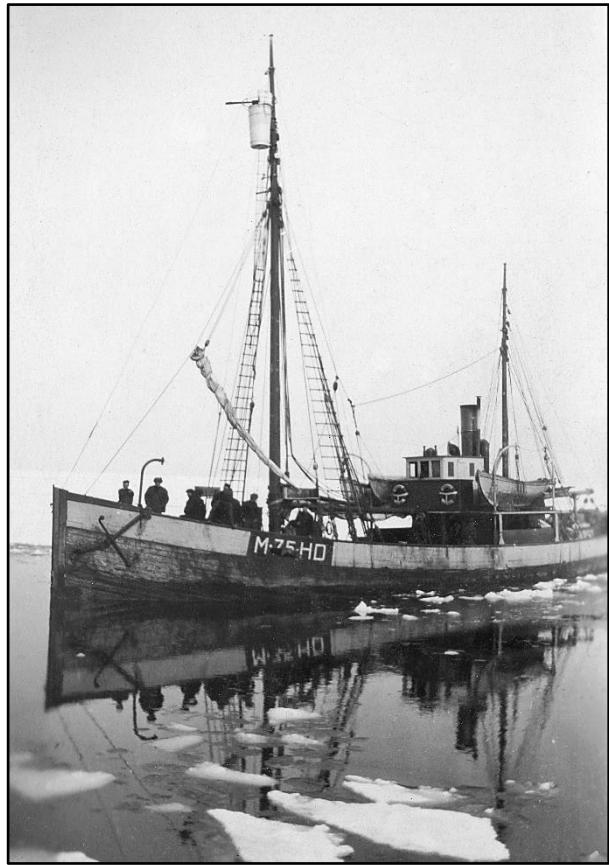
**FØRSTE REISE:** Stopp på reisa i Søndeled/Risør-området for ei lenge påtenkt synfaring.

Tema: Skipsbygging. Risør og Søndeled er eit område kjent for mange skipsbyggjeri. Ei rekke kjende ishavsskuter vart bygde der for tingarar både på Sunnmøre og i Nord-Norge. Ikkje rart at det vart drive treskipscopygging der. Det var godt eigna skog heilt til strandkanten.

**Moen:** Ved Søndeledfjorden ligg grenda Moen. Der låg båtbyggjeria side om side, vegg i vegg: Moen, Gregersen, Sauvik – og nokre hundre meter lengre ute ved fjorden: Christensen.

Eit litt spesielt tilfelle var skuta, bygd i 1918, som etter tur bar namna *Moen*, *Horgefjord*, *Pil* og *Ungsel*. Med dei to sistnemnde namna heimehøyrande i høvesvis Hjørungavåg og Tjørvåg.

Den første byggjeboomen for ishavsskuter av tre var i oppgangstidene under første verdskrig. Då hende det også at skipsbyggjeria bygde skuter ‘på spekulasjon’ – utan å ha kjøpar, men rekna med å få selt dei likevel. Det hende også at tingarar gjekk frå avtalane, men at skipsbyggjeria valde å gjere fartøya ferdige og deretter prøvde å få selt dei. Eitt eller anna slikt var bakgrunn for at den nemnde skuta, bygd i 1918, vart liggjande så lenge at ho måtte ha eit



Ishavsskuta "Pil" ex "Horgefjord" ex "Moen". Foto Ishavsmuseets arkiv frå Eivind Brandal.

namn. Det vart namnet på skipsbyggjeriet: Moen. Skuta forliste som *Ungsel* av Tjørvåg i Danmarkstretet i 1934.

Fleire av skipsbyggjeria i Moen-grenda låg så tett at dei samarbeidde over tuna. Fleire av dei samarbeidde truleg meir eller mindre om ulike byggjeprosjekt. Men den som hadde skrive kontrakt vart for ettertida ståande som skipsbyggjar.

Desse ishavsskutene vart bygde ved Moen-skipsbyggjeria i byggjeboomen frå 1945 og nokre år utover:

*Polarulv* (1945) frå Christensen; *Jan Magnus* (1950) (seinare namn *Selis*) frå T. Sauvik; *Havella* (1952), brukt ved fleire av Ragnar Thorseth sine tokt i polare strok, frå T. Sauvik. Christensen bygde i 1949 *Polstjerna*, som står permanent på land i Tromsø som kulturminne.



"Havella" ved Svalbard. Foto Ishavsmuseets arkiv frå Ragnar Thorseth

I dag er bygningane til desse skipsbyggjeria velhaldne og blir blant anna brukte til vinterlagring av fritidsbåtar.

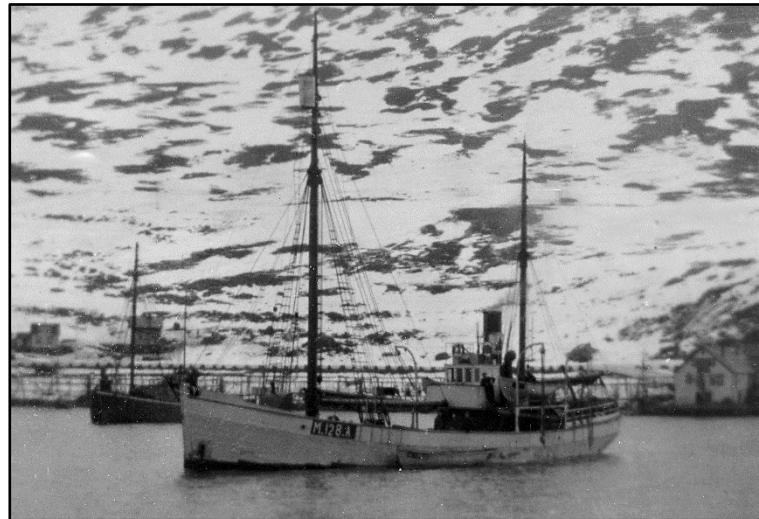
**Lindstøl:** Eit stykke lengre ute ved fjorden låg det minst like kjende skipsbyggjeret til familien Lindstøl. Dette skipsbyggjeret framstår i dag som eit anlegg i forfall. Etter ein brann ein del år etter andre verdskrig vart drifta ved det opphavlege skipsbyggjeret ved Lindstøl avvikla.

Eit større bygg som kan ha vore sagbruk og/eller snikkarverkstad – eller kontor - er så innevakse av skog at det er vanskeleg tilkomeleg. Men eit skrånande betongfundament viser at der har vore bedding der det har vorte bygde fartøy av betydeleg storleik og tyngde. Det som står igjen av anlegget vitnar om ei omfattande verksemnd. Foretaket Lindstøl heldt fram i same bransje med anlegg andre stader og hovudadresse i Risør.

I byggjeboomen under første verdskrig bygde Lindstøl blant andre desse ishavsskutene for reiarar på Sunnmøre:

*Isflaamann; Brandalingen og Islys* – alle bygde i 1916. Den gong må skipsbygginga ha gått på løpande band.

*Isflaamann* fekk seinare namnet *Isflora*. Kort tid før andre verdskrig vart *Isflora* modernisert, blant anna med ein Deutz dieselmotor, og gjorde god fart. Den tyske okkupasjonsmakta såg seg bruk i skuta. I tysk teneste forliste *Isflora* i Langenuen i Sunnhordland i 1942, etter kollisjon med ein rutebåt. *Brandalingen* forliste på fangstfeltet i Kvitsjøen i 1928 og *Islys* på same feltet i 1930.



"*Isflaamann*". Foto Ishavsmuseets arkiv frå Anny Bjørke.

Den truleg mest sagnomsuste ishavsskuta som Lindstøl bygde, var *Quest*. Skuta vart bygd i 1917 og fekk namnet *Foca I*. Men etter kort tid vart ho kjøpt av den britiske antarktisforskaren Sir Ernest Shackleton og omnemnd til *Quest*. Shackleton brukte skuta på sin siste ekspedisjon til Antarktis.

Han døydde om bord i *Quest* medan skuta låg i Grytviken på Sør-Georgia i 1922. Etter det vart skuta kjøpt av Schjelderups Sælfangstrederi på Skåland i Bodin og fekk eit innhaldsrikt liv på ishavet, både som selfangar og som ekspedisjonsfartøy. *Quest* forliste under selfangst ved Newfoundland i 1962.

I 1938 bygde Lindstøl *Glommen 4*, som etter andre verdskrig vart ishavsskuta *Henningsvær*. Skuta fekk ein brutal debut i Vestisen i orkanåret 1952, men kom forholdsvis vel frå det.



"*Sjannøy*". Foto Ishavsmuseets arkiv fra Sigurd Dimmen.

Etter andre verdskrig – på slutten av 1940-åra og rundt 1950 - kom ein ny boom hos Lindstøl, med bygging av ishavsskuter av tre – alle meir eller mindre like:

*Isflora* (1948); *Sjannøy* (1949) og *Polarsel* (1950).

*Isflaamann* (ex *Isflora*, 1948) vart etter brannskade kondemnert og søkkt i 1970. *Polarsel* vart etter brann avrigga som ishavsfartøy og skifte namn fleire gonger, før fartøyet forliste i Trondheimsleia i fraktoppdrag i 1975. *Sjannøy* vart i 1975 seld til ishavsskipper og -reiar Paul Stark i Tromsø og fekk namnet *Polarfangst*. Med det namnet forliste skuta i i Vestisen i 1980.

Eit par andre ishavsfartøy vart bygde ved andre verksteder i Risørrområdet: *Fred* (1904), stad/verkstad ikkje nærmare spesifisert. *Ungsel* (1950), til Talvik i Finnmark, ved Solstad skipsbyggjeri i Risør. *Ungsel* eksisterte berre to år. Skuta berga seg gjennom orkanen i Vestisen i 1952, men hadde fått såpass mykje skade at ho forliste på heimturen.

**Litt om MF *Bilfærgen* si tilknyting til Søndeled:** Fartøyet vart bygd i Hardanger i 1921 – som fiskebåt. Fartøyet vart etter kort tid tatt i bruk til frakting av bilar i Møre og

Romsdal. Med innkøyring frå sidene kunne fartøyet ta med tre-fire bilar tverskips. I 1934 vart *Bilfærgen* ombygd for biltransport med langskipsgjennomkøyring.

Då *Bilfærgen* vart tatt ut av kommersiell drift, låg fartøyet først i opplag nokre år og vart deretter overtatt av ein veteranskipsklubb i Søndeled. Der hadde *Bilfærgen* liggeplass nær sentrum. Og der skal turistar – visstnok i fullt alvor - ha spurt om dette var ferja til Danmark. Mange år seinare overtok Fjord 1 MRF AS *Bilfærgen* for bevaring som fritidsbåt og til kulturformidling.



"*Bilfærgen*" ex "*Bilfærgen*" til kai i Ålesund. Foto Webjørn Landmark

#### **ANDRE REISE: Til Rekefjord i Sokndal: Gjensyn med ein gammal kjenning.**

I min barndom tilbrakte eg ein del somrar hos slektingar på Årsheim på Stadlandet. Der i bygda hadde dei fleste grannelaga notlag på 1950-talet. Stokkenes notlag hadde motorgavlen Høvding og to ro-doryar som bar namna *Pilen* og *Buen*. (Nokon hadde tydelegvis fordjupa seg



Arvid Monrad Stokkenes. Foto privat.

i indianarbøker). *Høvding* var 38 fot lang og hadde ein 20 hk Wichmann semidiesel. Då notlaget vart oppløyst, vart *Høvding* seld til Roan i Trøndelag og med tida kondemnert og søkkt der.

Ved nokre høve fekk eg vere med på kasting etter sild i Vanylvsfjorden og like eins nokre skyssturar over fjorden til sunnmørssida med *Høvding*. Førar av *Høvding* den gong var den unge Arvid Monrad Stokkenes.

Arvid har ingeniørbakgrunn, har arbeidd ved ei rekkje mekaniske verksemder på Sunnmøre, vore på oljeplattform, dykker, hatt oppdrag i Frankrike, i restaurantbransjen osv. Ein svært allsidig cv.

Arvid er engasjert i fartøyvern og kystkultur. Han har hatt ei rekkje gamle båtar. Ei tid hadde han ein 60 fots kutter – med namnet *Vestkapp Senior*. Han hadde hand om fiskebåten *Statt*, opphavleg heimehøyrande på Silda, i meir enn tjue år og restaurerte den, før han selde den til ny eigar.

I september 1941 rømde *Statt* til Shetland med åtte menn om bord og kom vel fram. Ein av dei som rømde, var Sverre Silden fra Silda. Han slutta seg til Kompani Linge og deltok i både Måløy-raidet og den allierte invasjonen i Normandie - og kom levande frå det. *Statt* var i

britisk teneste resten av krigstida og kom tilbake til Norge i 1946.

Arvid Stokkenes har segla med skuleskipet *Statsraad Lehmkuhl*. Ved einskilde seglingar har han vore maskinist på veteranfartøyet *Hindholmen*.

Arvid har budd ei tid i Austefjorden og har mange kjenningar der og i Kilsfjorden og Bjørkedalen. Som medlem i Bjørkedalen kystlag i Volda har han vore førar av kystlaget sin båt *Nordlys*.

Opp gjennom åra har Arvid kjøpt, restaurert og selt gamle båtar. I Austefjorden fann han kutteren *Dreng* (*Drengen*). Han overtok og restaurerte den – før han gav den bort til Sunnmøre Museum.

16 Julausmer 2016 [Møre](#)

## Drengen fra Høydalsnes

Ufatteleg mange timer og ufatteleg mykje interessant arbeid. I 10 år har Arvid Stokkenes kosa seg med å restaurere veteranbåten M/B «Drengen» frå Høydalsneset. No er han ferdig og gir båten til Sunnmøre Museum.

\* Noko av det første Arvid gjorde då han overtok kutteren, var å fjerna det gamle

Arvid og "Drengen". Faksimile frå avis Møre jula 2016.

I bolkar har Arvid budd både i Moss og i Sverige. Med etterkomrarar som står trygt på eigne bein har Arvid skaffa seg husvære og offisiell adresse i Tønsberg.

I Rekefjord i Sokndal kommune i Rogaland har Arvid ei tid disponert ein del av eit nedlagt fiskemottak – med både bustaddel og verkstad. Som pensjonist har han der deltatt i ei veterangruppe som arbeider med restaurering av eldre, motordrivne fiskebåtar frå distriktet.

Som resultat av ei rekke tilfeldige hendingar kom eg på nytt i kontakt med Arvid – etter meir enn 60 år. Vi fann fort ut at vi hadde mange felles kjende. Eg besøkte Arvid i Rekefjord og tilbrakte tre dagar hos han i stor gjestfridom, også med sightseeing i nærområdet.

Like i nærleiken av Rekefjord ligg Jøssingfjorden. Der finn ein det mykje fotograferte bustadtunet som ligg under ein naturleg hellar. Taktekjingga for vanleg nedbør er ikkje nødvendig, for heile tunet ligg ‘under tak’ under hellaren – godt innanfor dropefallet.

Største attraksjonen i området er truleg staden der det tyske tankskipet *Altmark* søkte tilflukt i februar 1940 – ca halvannan månad før den tyske invasjonen i Norge i april 1940.

**Altmark-saka:** *Med krigstilstand mellom Tyskland og Storbritannia var Atlanterhavet krigsarena. Altmark var støtteskip for det tyske lommeslagskipet Admiral Graf Spee. Frå verdskrigen starta i september 1939 opererte Admiral Graf Spee som konvoiraider mot allierte skip i Sør-Atlanteren. I desember 1939 måtte Admiral Graf Spee gi tapt for britiske sjøstridskrefter utanfor munninga av Rio de la Plata.*

*I februar 1940 var Altmark på veg heim til Tyskland med ca 300 britiske krigsfangar om bord. Fangane var tatt opp frå skip som Admiral*

*Graf Spee hadde senka. Dei var stua saman i opphaldsrom og ein tom tank i forskipet av Altmark. I Nord-Atlanteren ‘leika’ Altmark katt og mus med britiske marinefartøy.*

*I tidsrommet frå 1. september 1939 til 9. april 1940 var Norge nøytralt. Midt i februar 1940 var om lag på den tid – eller litt før – dei norske ishavsskutene la i veg til selfangst ved Newfoundland. Dei norske skutene på fangst ved Newfoundland det året var Polarbjørn, Polaris og Arktos, alle frå Brandal – og Quest og Selis frå Tromsø. Skutene kom seg vel over til Newfoundland, men vart verande i Amerika fordi Norge vart okkupert av tyske styrkar i april 1940. Ishavsskutene som segla til Newfoundland var utstyrt med nøytralitetsmerke, dvs nasjonalfargar og fartøynamn saman med namnet Norge måla i store bokstavar på skipssidene.*

*Altmark kom inn til norskekysten ved Fosen i Trøndelag for å kunne passere sørover gjennom nøytralt norsk kystfarvatn på veg tilbake til Tyskland. Mest truleg passerte Altmark sunnmørskysten medan newfoundlandsskutene gjorde klart for fangsttur. Langs norskekysten vart Altmark stoppa for kontroll av norske marinefartøy fleire gonger. Kvar gong underslo dei ansvarlege på Altmark overfor norske inspeksjonsfartøy at der var britiske krigsfangar om bord.*

*Ved kontrollar skal norske marinefartøy på nøytralitetsvakt ha observert at det vart vifta med kvite tørkle framfor lysventilar i forskipet på Altmark – inntil blindlokk vart skrua på plass på innsida av lysventilane. Dei norske marinefartøya la seg ved sida av Altmark, på kort avstand. Då kunne dei på dei norske fartøya høyre fløytyldar med sos-signal frå det indre av Altmark sitt forskip. Om bord i Altmark vart alle dekksvinsjar starta for at larmen frå vinsjane skulle overdøyve fløytyldane.*

*Inspektørane frå den norske nøytralitetsvakta hadde sine mistankar, men dei slapp ikkje til*

*med kontrollar under dekk. Dei insisterte ikkje heller. Dei var instruerte om å ikkje gjere noko som kunne skape forviklingar i forholdet til Tyskland. Kapteinen oppgav at Altmark var på veg frå Texas til Tyskland med brennolje. Skipet vart undersøkt som det handelsfartøy kapteinen oppgav at det var. Grundigare visitering ville vere i strid med den norske nøytralitetslinja.*

*Britiske marinefartøy – blant dei destroyeren Cossack - var på sporet etter Altmark, som etter kvart såkte ly nettopp i Jøssingfjorden. Cossack braut den norske nøytraliteten, gjekk inn i Jøssingfjorden, borda Altmark og tok med seg dei britiske krigsfangane. Altmark skal ha freista å renne Cossack i senk, men skal ha bakka seg på grunn og gjort noko skade på roret. Den britiske aksjonen mot Altmark kostasju tyske liv.*

*Etter denne trefninga vart leiinga i Tyskland – blant dei Hitler sjølv - overtydd om at Norge ikkje var i stand til å forsvare nøytraliteten mot britisk krenking. Hendinga gjorde også ordet 'jøssing' til ei heidersnemning på norske patriotar - og eit motstykke til svikarnemninga 'quisling'.*

I løpet av sightseeing-runden i Sokndal besøkte Arvid og eg både bustadtunet under hellaren og minnestøtta over Altmark-trefninga.

Besøket hos Arvid Stokkenes i Rekefjord var på alle måtar vellykka. Med Arvid sin allsidige bakgrunn – også frå restaurantbransjen – baud han på strålende oppvarting også i matvegen, blant anna med ein hjortekjøtmiddag – kjøt som var skote i Selje, på Arvid sine opphavlege heimetrakter.

Ei tid seinare fann eigarane av fiskemottaket ut at dei ville nytte anlegget i meir kommersiell samanheng. I forståing med eigarane har Arvid flytt restaureringsaktivitetane sine til Gokstad kystlag i Sandefjord.

**TREDJE REISE: Årsmøte i Norsk Forening For Fartøyvern (NFF) i Kristiansand:**  
Årsmøtet vart halde på Dronningen Hotell i Kristiansand, like ved jarnbanestasjonen og terminalen for ferja til og frå Hirtshals. Eg var delegat for den verna tømmersleparen Willy på Mjøsa, som tilhører Mjøssamlingene i Minnesund.

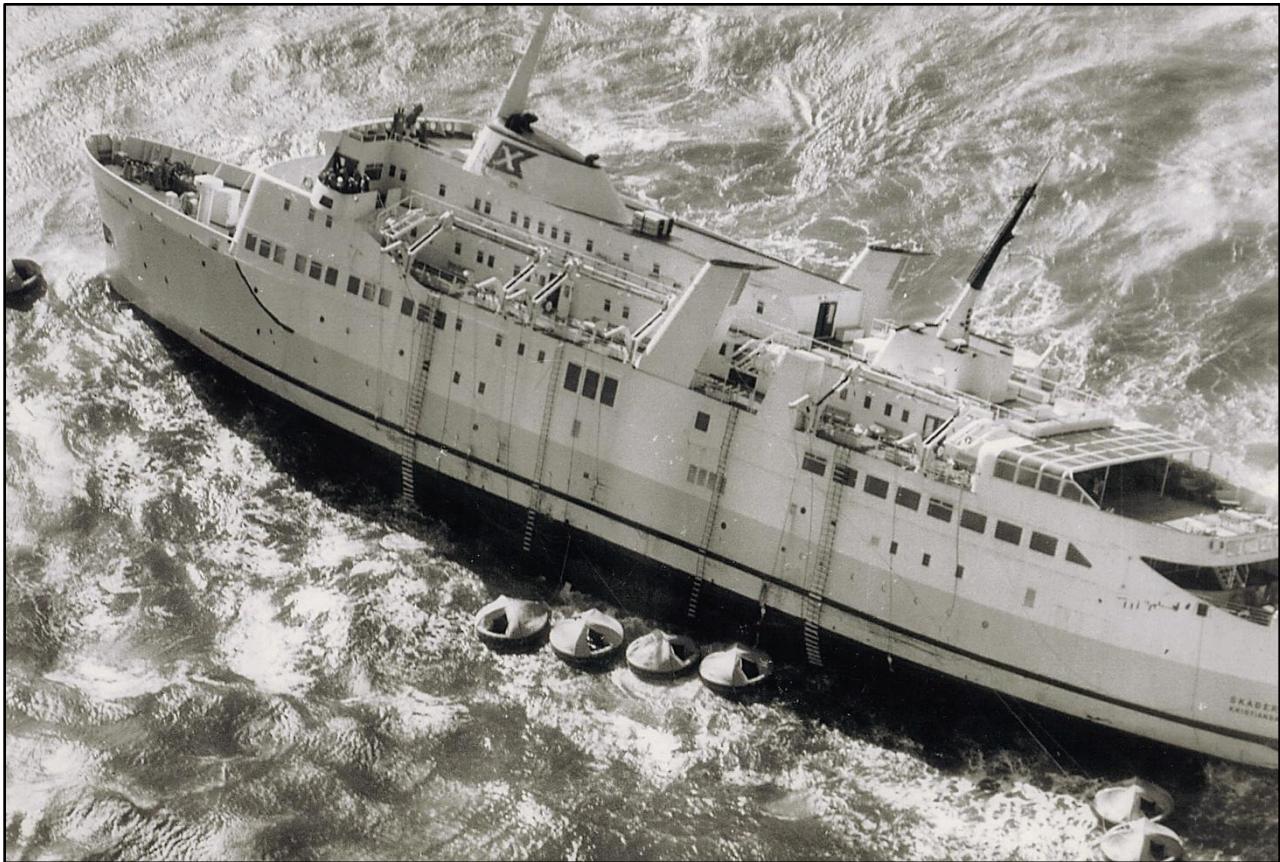


Tømmersleparen "Willy", (tv) og "Start" ved Mjøssamlingane i Minnesund. Foto Webjørn Landmark

Årsmøtesakene gjekk unna på vanleg måte og fortunar inga særleg merksemrd her.

Heilt tilfeldig fekk eg eit halvt år tidlegare tilsendt eit utklipp frå eit vekeblad. Det gjaldt ei jente som hadde sommarjobb om bord i MF Skagerak då ferja forliste utanfor Hirtshals i september 1966.

Jenta var den gong i tjueåra. Ved forliset måtte ho hoppe frå taustige nesten på galgedekks høgde og rett i sjøen. Ho vart plukka opp av ein flåte med teltoverbygg, som imidlertid kantra. Etter mykje dramatikk og desperat kamp for



*"Skagerak" ved forliset i 1966. Berit måtte hoppe frå taustige nesten på galgedekks høgde og rett i sjøen. Foto frå Color Line ved Jan Erik Taraldsen.*

livet inne i den kantra flåten vart personane i flåten plukka opp av den litauiske trålaren *Josef Greifenberger* og sette på land i Frederikshavn. Jenta heitte i 1966 Berit Rostoft. Ho var dotter til industriminister Sverre Walter Rostoft i Borten-regjeringa. (Industriminister Rostoft var i praksis Norges første olje- og energiminister).

I 2019 heitte ho Berit Rostoft Tvedt og var enkje og bestemor. Frå hotellet der NFF hadde sitt årsmøte, var det berre eit par kvartal bortover i Kvadraturen til hennar bustadadresse. Det var også berre ein overkomeleg spasertur til Silokaia, der *Polarhav* av Brandal i 1966 sette på land dei 30 personane som skuta og mannskapet berga ved *Skagerak*-forliset.

Etter tidlegare å ha skrive om *Polarhav* sin bergingsinnsats ved same forliset, fann eg det

naturleg å ta kontakt med jenta når eg først var i byen. I besøket hos Berit Rostoft Tvedt hadde vi ein hyggjeleg prat der eg fekk høyre mykje av det same som eg for nærmere tjue år sidan hørde frå *Polarhav*-folka. Ingen tvil om dramatikken.

Årsmøta i NFF har ofte ei utferd til eitt eller anna maritimt i nærområdet søndag føremiddag, til møtelyden begynner å bryte opp for heimreise etter lunsj.

Denne gongen gjekk turen til Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter og til Bragdøya kystkultursenter. Forsamlinga vart frakta av skyssbåten *Bragdøya* og veteranfartøyet *Boy Leslie* av Arendal, som sjølv er medlem i NFF.

På Bredalsholmen låg passasjerbåten *Jøsenfjord* og ferja *Folgefonn* i tørrdokka, begge godt innepakka. Ein fekk ikkje det heilt store inntrykket av dei to fartøya, sjølv om ein vart leidd rundt på dekk og opp og ned trapper.



"Hestmanden" ved i kai i Kristiansand. Foto Webjørn Landmark

Meir innhald var det i omvisninga om bord i lastebåten DS *Hestmanden*. I dag har båten ein heilt spesiell status som minnesmerke over krigsseglarane og deira innsats for Norge. Båten segla gjennom to verdskrigar og kom forholdsvis uskadd gjennom dei begge.

Det største fartøyvernprosjektet som låg ved Bredalsholmen var lastebåten MS *Hamen* (242 ft/1300 brt). Etter omvising om bord var der nokre tilfelle av hovudristingar over kor store ressursar som må til for å berge og halde båten i stand.

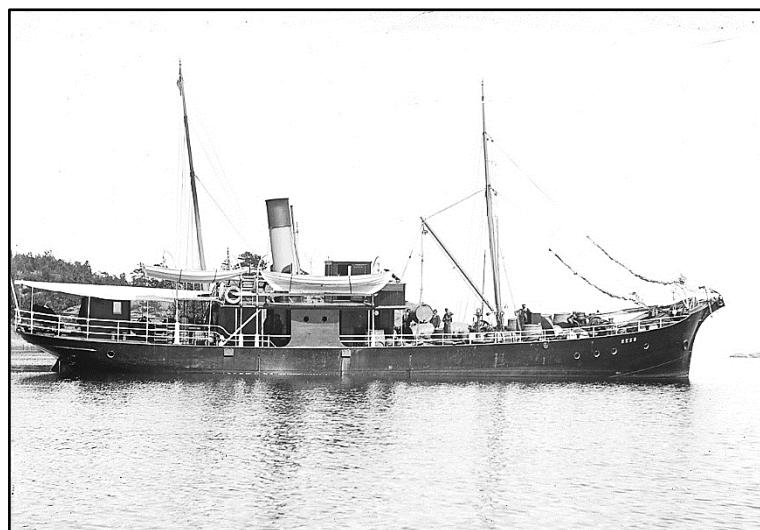
Meir overkomeleg – og i betre stand - var Kystverket sin tidlegare forsyningsbåt MS *Gamle Oksøy*, som no tilhører Stiftelsen Lindesnes Fyrmuseum. Båten er oppkalla etter Oksøy fyr ved innseglinga til Kristiansand – like i nærleiken av Bredalsholmen.

Eit personleg minne: Eg reagerte litt på namnet *Gamle Oksøy*, for eg hugsar ein endå eldre *Oksø* – dampbåt med litt annan skrivemåte av namnet. Skiftet mellom dei to båtane kom i 1962, då dampbåten vart utskift med MS *Oksøy*, den noverande *Gamle Oksøy*.

DS *Oksø* leverte av og til drivstoff til ei lykt i Austefjorden i Volda. På veg ut fjorden igjen stoppa båten gjerne ei kortare stund ved dampskipskaia i Volda og låg i spring. Den gong var der folk frå Dalsfjorden, og kanskje også frå Folkestadbygda, i mannskapet om bord i *Oksø*. Dei fekk høve til å treffe slekt og kjenningar på kaikanten når båten var i deira heimetrakter.

Ved eitt av *Oksø* sine anløp ved dampskipkaia i Volda kom eg meg ein snartur ned på maskindørken. Det var første gong eg såg ein dampmaskin i drift på nært hold. Om bord i *Gamle Oksøy* ved Bredalsholmen fann eg på skottet i ei messe eit fotografi i glas og ramme av den eldste *Oksø*.

Årsmøteprogrammet i NFF vart avslutta med god lunsj på Bragdøya kystkultursenter – eit velhalde anlegg som vitnar om eit aktivt miljø.



DS "Oksøy". Foto Riksarkivet, frå Wikimedia.

# Sjøforklaring frå "Kvitis" sitt forlis i Vestisen 12. april 1930.

## Innleiing

Der har vore mange forlis på ishavet. Her skal vi gjengi sjøforklaringa frå eitt av dei. På grunn av framifrå sjømannskap berga alle livet og kom vel heim. Ikkje alle reiste på ishavet igjen. Skipper på "Kvitis" Peder E. P. Brandal - Mura-Peder - var ein av dei.

10. april vartvêret så därleg at dei avbraut fangsten og gjekk inn i isen for å finne livd. Her låg også skutene; "Skansen", "Aarvak", "Signalhorn", "Heimland" og "Jopeter". Men vinden dreia og gav ikkje lenger livd for skutene. Dei måtte ut i rom sjø og kom frå kvarandre i den tette snøkaven.

På veg gjennom eit isbelte høyrd mannskapet på "Kvitis" eit kraftig smell. Ein isfot hadde slege hol i skutesida på babord side. Vatnet fossa inn. Skuta fekk slagsside. Kursen vart sett innover isen. Etter ei stund stoppa maskinen. "Kvitis" vart liggande å slå mot isen.

Mannskapet gjekk i to fangstbåtar som dei sette ut og baksa rundt på opne havet i stor sjø med jagande is rundt seg.

Med stor risiko for å sjølve bli knuste av isen gjekk "Skansen" med skipper Emil Brandal - bror til Peder - ned til fangstbåtane frå «Kvitis» og fekk redda mannskapet på 14. På desse to skutene var det med seks menn frå same familien, Mura-familien i Brandal.

Under redningsaksjonen fekk "Skansen" knust 18 spant og to dekkspumper vart øydelagde. Då berginga var utført såg dei at "Kvitis" gjekk rundt og sokk med kjølen ivêret. Mannskapet vart flytta over på "Aarvak" som då var på veg heim. "Skansen" fortsette fangsten.

Her kjem sjøforklaringa:



"Kvitis" året før forliset. Foto Ishavsmuseets arkiv

UTSKRIFT  
AV  
RETTSBOK  
FOR  
ÅLESUND BYRETT

År 1930 den 23. april blev rett holdt i Rådhuset.  
Dommer: Anton Friele kst.

Sjøkyndige rettsvidner: Kaptein Blankholm og havnefogd Christiansen, begge habile og har før avgitt forklaring.

Protokollfører: Einar Hagen.

Sak nr. 37/30 B.

Saken gjelder: Sjøfoklaring for M/S «Kvitis».

Til stede: Michael Fr. Meldahl v/Møller Christensen. Skipsinspektøren v/Aspelund Johansen. For rederiet møtte Vasstrand.

Dommeren fremla rekvisisjon i berammet stand samt rapport fra «Kvitis» fører.

Det fremlagt akteres.

Fremlagt i Ålesund byrett

Herr byfogden i Ålesund.

Den 23-4-1930. Anton Friile kst.

Som fører av M/S «Kvitis» tillater jeg mig herved at begjære sjøforklaring avhold ianledning av skutens forlis i Vesterisen den 12. ds. Jeg vedlegger rapport og hitsetter mannskapsfortegnelse:

Skytter Einar Liavåg, Brandal.

do. Bernt Rasmussen, Brandal.

Maskinist Anders Tufteland, Nordheimsund.

Smører Leif O. Brandal, Brandal.

Stuert Ingvald Johnsen, Fjeldgt. 8, Ålesund.

Fangsmann Oddmund Steine, Nordheimsund.

do. Arne Albrektsen, Fagerlid, Tromsø.

do. Lauritz Båtnes, Måseidvåg.

do. Alfred Kristensen, Brandal.

do. Lois Vennesberg, Gamlem.

do. Ansgar Årø, Åheim.

do. Harald E. Hareide, Hareide.

do. Fritjof F. Hareide, Hareide.

Ålesund, den 22. april 1930

Ærbødigst

Bilag Peder E. P. Brandal

Berammes til foretagelse på rådhuset 23/4-30 kl. 10.30 fm. Som sjøkyndige rettsvidner opnevnes havnefogd Kristiansen og kaptein Blankholm med Johs. Johannessen som varamann. Rekv. pålegges at varsle de interesserte.

Ålesund byrett, den 22-4-1930.

Anton Friile

kst.

Rapport fra M/S Kvitis's fører.

Fremlagt i Ålesund byrett den 23-4-1930.

Anton Friile

kst.

Torsdag, den 20. mars iår gikk m/s Kvitis fra Ålesund for å gå til fangstfeltet i Vesterisen.

Skuten gikk inn om Kristiansund og gikk derfra ut til Risøysund hvor man gjorde skuten sjøklar. Lørdag, den 22. mars gikk skuten ut fra Risøysund.

Skuten kom til iskanten torsdag den 27. mars på 72.40 bredde. Det var da uveir og snekave og umulig at begynne fangsten. Man traff på Skansen og sammen med denne skute fulgtes iskanten sydvestover.

Den påfølgende dag begyndte fangstingen og skuten fortsatte videre vestover hvor man påtraff de andre skuter. Skuten drev og fangstet til torsdag den 10. april. Til denne tid hadde man fått ombord ca. 500 dyr.

Det blåste da op en orkanaktig storm fra NNO med snetykke. Kvitis ble kjørt inn i isen for å få livd og lå i livd av isen til lørdag den 12. april. I nærheten lå da Skansen, Årvak, Signalhorn, Jopeter og Heimland.

Efterhvert gikk stormen over til ONO og lørdag gav isen ikke lenger skuten livd. Man besluttet da at søke ut av isen idet der blev satt seil. Det samme blev gjort av Årvak, Skansen og Signalhorn. I snekaven kom skutene fra hverandre. Kvitis manøvrerte gjennom drivisen, men det var ikke til å undgå at skuten fikk støt av drivisen i den tunge sjø. Idet skuten skulde kjøre gjennom et isbelte, kjørte pludselig et skarpt isflak inn i siden og slog øieblikkelig hull. Sjø begyndte straks at trenge inn og maskinisten meldte at det kom vann inn i maskin-rummet.

Pumpene ble straks sat i gang og skuten lagt over idet man sökte innover mot isen igjen. Dessuten ble folk sendt i riggen for å holde utvik og signalisere etter hjelp. Imidlertid stoppet maskinen og fokkeskjøtet gikk med den følge at skuten begyndte å drive av. Herunder fikk fartøyet uavladelig støt av isen og der var intet å gjøre enn å gjøre enn å forlate fartøjet hurtigst mulig. 2 båter ble låret og mannskapet og jeg gikk i båtene uten at der var anledning for

nogen å ta noget med sig. Båtene drev inn på isen og blev trukket op på isflakene. Idet den siste av båtene forlot Kvitis fikk man gjennem en lysning i snekaven øie på Skansen. Og Årvak var man

Fra Skansen blitt opmerksom på Kvitis's stilling og Skansen søkte gjennem drivisen ned til båtene fra Kvitis. Med risiko for å bli ødelagt i isen lykkedes det Skansen at komme op under båtene og mannskapet og jeg kom ombord Skansen. Båtene måtte man la drive idet det var vanskelig nok å få folkene ombord. Klokken var omkring 12 middag da man kom ombord Skansen og 1/2 times tid etter så man fra Skansen at Kvitis gikk rundt og sank med kjølen i veiret.

Ombord Skansen opholdt vi os til søndag den 13. april om aftenen. Da blev vi optatt av Årvak som skulde hjem, mens Skansen skulle fortsette fangstingen. Årvak kom til Brandal 1ste påskedag i 8-tiden om aftenen.

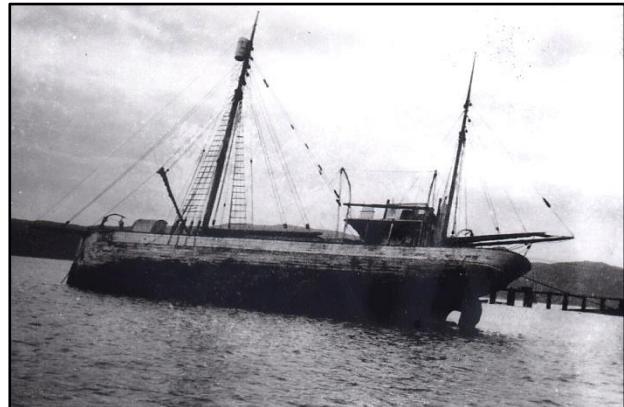
Ålesund, den 22.  
april 1930.

Peder E. P. Brandal.

Fremstod vidnerne. Formantes og foreholdtes rapporten, hvorefter de foreløpig gikk ut av rettssalen.

Fremstod Peder Emil Oscar Pettersen Brandal, født 14. juni 1886, skipper på Kvitis bopel Brandak, Kvitis er bygget i 1905 av tre i Varaldsøy, tilhører L/L Kvitis, komp. eier 1/5 part av lutene, maskinen er en 68 HK, Thuxahm motor. Kjenningsignaler M.T.S.L. Bruttotonasjen 81 ton, nettotonasjen 55 ton. Skipet var besiktiget 18/3-30 i Ålesund.

Han vedtok den opleste rapport som riktig og som sin forklaring i saken.



"Kvitis" er sett på grunn i Isafjord for skifte av propell 1929. Foto Ishavsmuseets arkiv

Kvitis var i full sjødyktig stand da den gikk fra Ålesund. Der var 2 amrikanske dekspumper, hvorav en ny. Disse blev satt igang under forliset, men maskinpumpen rakk man ikke å sette igang, fordi vannet steg så fort. Det isflak som bragte lekasjen hadde rammet Kvitis i forkant av maskinen om s.b.

Man hadde ombord ført fortægnelse over fangsten, men fortægnelsen blev likesom alt annet etterlatt ombord. Det nøiagttige antal dyr skulde være 510 eller 511.

Oplest og vedtatt med tilføiende av at lensepumpen og spylepumpen var prøvet under turen og viste seg å være i full orden.

Fremstod som 1ste vidne Einar Liavåg, Brandal, var 1ste skytter på Kvitis, 25 år gl., bopel Brandal.

Han vedtok den opleste rapport som riktig og som sin forklaring i saken.

V. edfestedes og dimitertes.

Fremstod som 2ndet vidne Anders Tufteland, 29 gl., var maskinist på Kvitis, bopel Nordheimsund, har 1 aktie i rederiet, med kapteinen ubeslektet og uforbunden.

Han vedtok den opleste rapport som riktig og som sin forklaring i saken.

V. hadde ved anledningen vakt i maskinen og det var vidnet som opdaget at man hadde fått en

lekasje i forkant av maskinen om styrbord, antagelig var en planke blitt ødelagt av isen, men man så intet, på grunn av garneringen. Dekkspumpene blev straks satt i gang, mens spylepumpen ikke virket fordi vannet med engang kom op under svinghjulet og derfra over på drivremmen så den gled av. V. gikk op og varskulde om lekasjen og da vidnet kom ned igjen stod vannet allerede op til maskindørken så v. måtte slå maskinen av. Der kunde efter vidnets mening intet gjøres for å undgå forliset. Ved avgangen fra Norge hadde man 23 ton olje, derav var antagelig forbrugt 5 á 6 ton da forliset inntrådte.

Oplest og vedtatt.

V. edfestedes og dimitertes.

Fremstod som 3dje vidne Arne Albrektsen, 25 år gl., fangsmann, bopel Tromsø, med kapteinens uforbundne og ubeslektet.

Han vedtok den opleste rapport som riktig og som sin forklaring i saken.

V. hadde vakt og var på broen da uheldet inntrådte.



**STØTT OSS MED DIN GRASROTANDEL!**

Grasrotandelen gir deg som spiller hos Norsk Tipping mulighet til å bestemme hvem som skal motta noe av overskuddet til Norsk Tipping. Hver gang du spiller går inntil 7 prosent av din spillinnsats til den grasrotmottakeren du velger - uten at det går utover din innsats, premie eller vinnersjanse. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i ISHAVSMUSEETS VENNER

-Bli med og støtt vårt arbeid for bevaring og formidling av vår polarhistorie!

Bli Grasrotgiver i dag! Du kan bli grasrotgiver i alle Norsk Tippings kanaler eller ved å sende SMS «Grasrotandelen 997304527» til 60000

 Grasrotandelen  Norsk Tipping

Det kunde etter vidnets mening intet gjøres for å undgå forliset. Det blev etter vidnets mening ingen uforsiktighet begått.

Oplest og vedtatt.

V. edfestedes og dimitertes.

Fremsto pånytt skipper Brandal. Han forklarte at man hadde proviant i år som i fjor for ca 4 måneder. Herav var ikke forbrugt så meget som 1/4 del.

Man hadde med av ammunisjon ca 7000 skudd, hvorav v forbrugt ca 1000. Komp. tilføyer at man i isen fikk 2 tonn olje av Polartind.

Oplest og vedtatt.

Rettsvidnerne hadde intet å bemerke.

Retten hevet.

Anton Friile

kst.

A. Blankholm

Arnold Christensen

(Sjøforklaringa var først prenta i årsskrift til Hareid historielag 2019 og er gjengitt med tilatelse).

\*\*\*

## Plukkfangst:

Knust Sælfanger

Sælfangeren "Sylphiden" fra Ålesund er knust av isen under sælfangst. Mannskapet er innkommet til Ålesund med en annen ishavsfarer.

(Romsdals Budstikke 27. juli 1920)

# Eit 60-års minne, «Signalhorn» sette Vesterisrekord.

Av Johannes Bjarne Alme

Aleine med sløkte lanterner låg ishavsskuta "Signalhorn" midt i selkastet.

Det var ni harde døgn, men på heimturen var alt slitet gløymt.

På Vesteristuren i 1960 fanga ishavsskuta «Signalhorn» 6273 sel. Ser vi vekk frå tida med store stimbarkar, så er dette framleis rekord i tal på dyr på ein tur frå Vesterisen.

«Signalhorn» med skipper Bjarte Brandal gjekk frå Brandal 14. mars. Om bord er det eit mannskap på 18, dei har bunkra 45 000 liter solar, og proviantert for to månader. Det er røynde fangstfolk, Birger Brandal er første skyttar og Odd Eiken er andre skyttar.

I eit avisintervju som 70-års jubilant, sa Bjarte at favorittskuta hans var "Signalhorn". Det høyrest truleg ut det. Det var første skuta han var skipper på, og han var skipper der om bord i omlag 15 år. Dessutan var det med den skuta han sette Vesterisrekord, som skinnvrakaren kalla det.

"Signalhorn" var bygd i 1914 og ombygd i 1934. I 1951 vart skuta på ny bygd om, med ein retteleg rana isbaug. Hekken var utoverfallande av kuttartype. Det var ei fin skute, med den runda baugen, og den lave utoverfallande hekken. Overbygget stod nesten rett over keisinga. Skuta var kvitmala, med gule master og gul skorstein.

Skuta var 112,5 fot lang og bredda var 21,7 fot. Hovudmotoren var ein Crossley 52 mod, Diesel 2SC SA 6cy 265x345 – 450 hk, med fast propell.



Skipper Bjarte Brandal (tv) og 1. skyttar Birger Brandal, her i bestikken på "Brandal" i 1976. Foto Ishavsmuseets arkiv frå Ragnar Thorseth.

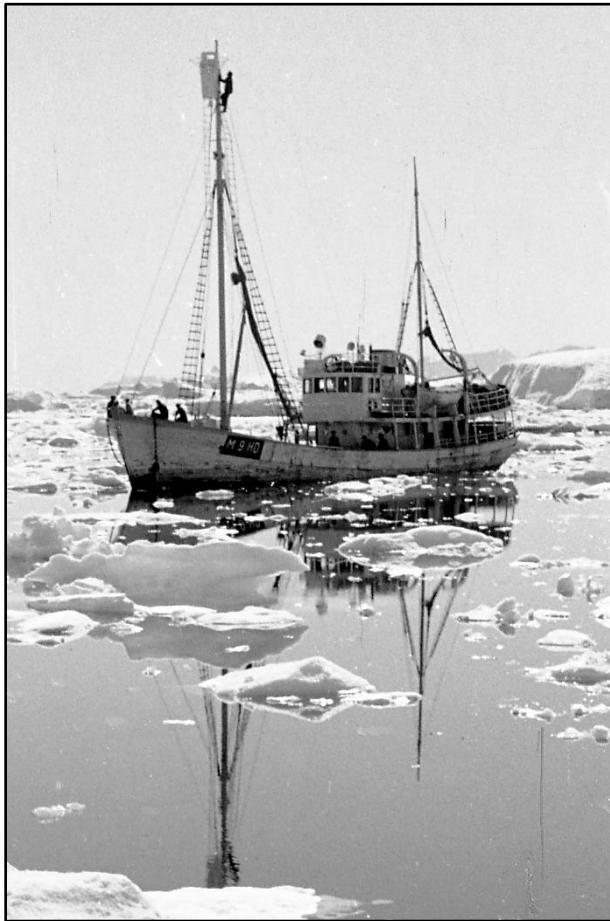
Overseglinga var som vanleg, det vil seie utan noko spesielle hendingar. Skuta hadde oppe storsegls. Som så ofte før hadde dei med post og varer til stasjonen på Jan Mayen.

Etter Jan Mayen kursa dei nordvest. Etter ei tid møtte dei isen og dei begynte å gå inn i gjennom. Etterkvart som dei gjekk inn gjennom isen såg dei meir og meir sel. Denne var delvis nykasta(nyfødd). Dei var einaste skuta.

Om kvelden såg dei tre skuter i kanten, dei låg med sløkte lanterner, spente på om dei framleis var aleine første fangstdagen. Det var dei, det var berre å starte å fangste. Isen var flott å fange på, flat som eit stovegolv, er det sagt, det var forholdsvis mildt, men noko skodde.

Skyttarar og fangstfolka er på isen med hakapik og dragartau. Ungane vart avliva og dratt i store dungar, det kunne vere dungar på over 100 stykkje. Etterpå kom skuta, og ein mann sprang med ut frå skuta til dungen med jollen. Ungane vart så lagt i eit taunett - "Piselestnett" som så vart huka på jollen – vaieren, og dregne om bord i skuta.

Fangsten gjekk føre seg i eit rivande tempo frå grålysninga om morgonen til seine kvelden. Dersom ein var så heldige i løpet av dagen at ein kom i nærleiken av skuta, kunne ein stikke om



*"Signalhorn". Her i Danskestredet 1960. Foto Ishavsmuseets arkiv frå Bjørn Berland.*

bord og hive i seg litt mat, og så var det å kome seg på isen igjen.

Når mørket kom, og det vart uråd å fangste meir, kom karane flokkvis attende til skuta. I blant kunne ho vere vanskeleg å sjå, men dei visste at Bjarte hadde dei i kikerten. Han arbeidde med å jolle om bord dungane samtidig som han var på veg å hente karane.

«Då var det å kome seg i messa å få seg ein sein middag og ein Rød Mix. Så var det å kome seg på dekk og begynne å flå dagens fangst.» mintest Birger Brandal.

Heile skuta var full av dyr. Det var berre å finne seg ein plass å begynne å flå seg ned gjennom dungen. Berre det å flå seg ned til dekket, slik at ein kunne stå skikkeleg, var ein stor jobb. Arbeidet med å flå tok lang tid, så det vart seint

på natt før dei hadde flådd unna. Talet dyr på dekk var ikkje så svært i forhold til på Newfoundland. Men plassen på skuta var berre ein liten del av Newfoundlandsskutene. Dessutan var det ein del nykasta dyr, og dei er vanskelege å flå.

Lykka var at det var forholdsvis mildt, om ikkje hadde det vorte enno verre. Etter at dyra var flådde, vart skinna spylt og vaska, og så lagt utover for å kjøle seg av. Då omsider var det å få seg litt søvn før det var opp til ein ny dag. Det vart ikkje mange timer med søvn første veka av fangstinga.

For å kome skikkeleg i gang slike dagar er det viktig med ein solid frukost. Etter frukost var det ut på dekk for å ranke opp skinna frå gårdsdagen slik at det var plass til nye dyr og skinn denne dagen.

Dette arbeidet heldt dei på med i ni døgn. Frå første dag av brukte dei ikkje radioen. "Signalhorn" var aleine, og dei ynskte slett ikkje at heile floten av skuter skulle peile dei, og med det kome inn til kastet dei no var aleine om.

”Om natta slekte vi alle lanterner, og var også svært forsiktige med anna lys. Tente du ein røyk var Bjarte dansande galen om du ikkje skjerma flammen med neven. I blant kunne vi sjå lys frå andre skuter som gjekk forbi ut ved kanten. Men desse såg ikkje oss. Dessutan var det tidvis også litt skodde, ei og anna snøbye gjorde og at sikta ikkje var den beste”, fortalte Birger Brandal.

Kjell Myrene var maskinassistent. «Fleire netter når eg var aleine på vakt, tok eg meg ein runde rundt skuta og plukka nokre kvitingar. Eg innsåg raskt at dette var ikkje så lurt, men fangstiveren var stor, så eg får skulde på den og at eg var ung og uerfaren».

Ottar M. Brandal som var skipper på ”Aarvak” svara slik på mitt spørsmål om dei ikkje lurte på kvar ”Signalhorn” var: ”Sjølvsagt gjorde vi det, men Bjarte var ikkje den som var oftast i



"Signalhorn" i Vesterisen 1959. Foto Ishavsmuseets arkiv frå Bjørn Berland.

radioen, så det tok nok nokre dagar før vi begynte å lure".

Etter som dagane gjekk, vart det smått med plass på dekk. For at skinna ikkje skulle surne, var det viktig at dei var skikkeleg kalde før dei vart platta ned i på tankane eller i lasterommet.

Den 27. mars sendte skipper Bjarte Brandal telegram til reiarlaget om at dei hadde passert 5000 kviting. Han fekk prompte telegram attende frå reiarlaget med spørsmål om det var ein null for mykje?

Då vart dei peila av dei andre skutene, så frå då av visste alle kvar "Signalhorn" var. Dei fangsta til dei hadde 5800 kvitungar. Då begynte dei å gå utover mot kanten. Isen var tett og teit, og den var mykje verre å gå ut av enn den hadde vore å kome seg inn i til kastet".

Utfør kanten starta dei å leite etter blueback, i løpet av ei god veke plukka dei gode 400 blueback. Då er skuta meir enn fullasta og skal heim. Då kom stormen, så dei måtte vente på betre vær før dei startar på heimvegen.

"Aarvak" låg i same området som "Signalhorn" i stormen. Ein isfot trefte roret til «Aarvak», roret snurrar ukontrollerbart rundt. Ein mann får

handa slått av på to plassar, og styringa vert skada. Når veret roa seg, rigga "Aarvak" til naudstyring av taljar, for å gå til Island for reparasjon. Dei to skipperane avtalar å gå saman sørover mot Island før dei kursa kvar sin veg.

"Signalhorn" kom til Brandal den 17. april, ein god månad hadde dei vore borte.

I dagboka har skipper Bjarte Brandal notert, 6273 skinn, fangstverdi 468 000,-. Mannskapsluten var i overkant av 10.000,- kroner.

(Skrive til ISFLAKET i 2003, revidert til 60 års minne i 2020.)

#### Kjelder:

Dagboka til «Signalhorn».

Samtalar 2002/2003 med Birger Brandal, Odd Eiken, Arvid Aschehoug og Ottar M. Brandal.

Samtale 23.03.2020 med Kjell Myrene.

#### Mannskapet på turen:

Skipper	Bjarte Brandal,	Brandal
1.skytter	Birger Brandal,	Brandal,
2.skytter	Odd Eiken,	Brandal,
Maskinist	Arvid Aschehaug,	Hareid
Assistent	Kjell Myrene,	Ulstein
Smører	Rolv Sunde,	Borgund
Stuert	Trygve Antonsen,	Bjung
Mess	Harald Flåte,	Volda
Fangstmann	Leif Thuv,	Hadsel
Fangstmann	Otto Sivertsen,	Hareid
Fangstmann	Trygve Larsen,	Talvik
Fangstmann	Asle Oppsal,	Gildeskål
Fangstmann	Åge Johnsen,	Tromsø
Fangstmann	Bjørn Pedersen,	Hareid
Fangstmann	Åsmund Fagervoll,	Syvde
Fangstmann	Ole Kolgrov,	Syvde
Fangstmann	Sigurd Valderhaug,	Giske
Fangstmann	Edmund Sortland,	Borge

## Storstilt gav til m/s Polarstar!

Underteikna vart oppringt av Ishavsmuseet her tidligare i sommar og beden om å innfinne meg der så fort eg kunne.

Eg så gjorde, i spenning om kva dei no hadde funne på. I lokala der sat den kjende kunstnaren Terje Olsen ilag med museumsleiinga og ville gjerne treffe meg.

Mange kjenner Terje Olsen, kjend grafisk designer og illustratør, samt at han er veldig kjend for sine oljemåleri, som ofte er henta frå det maritime miljø, fangst, fartøy og fiske, og sjølvsagt mangt og mykje om sitt kjære Ålesund.

Han har vore begeistra for det arbeidet som har vore gjort om bord i "Polarstar" dei siste åra, med renovering og oppshining av skuta. Han ville derfor, i takksem og ærbødigheit for alle dei som har jobba frivillig om bord i denne perioda, få takke for dette viktige kulturarbeidet som har vorte gjort for å bevare skuta.

Audmjuk og takksam fekk eg overlevert eit flott måleri av skuta, motiv frå fangstfeltet ved New Foundland på sekstitallet. Dette er nydeleg utført, og så detaljert og flott!

Eg lovde kunstnaren at dette måleriet skal få sin plass om bord så snart det høver, pr dato heng det på heidersplass heime i stova til pryd for alle som kjem innom. Men så fort som mulig skal det altså få sin plass på om bord.

Eg vil på denne måten og på vegne av alle oss i "Polarstar"-gjengen takke Terje Olsen for dette flotte måleriet. Og det å få fortalt dette gjennom Isflaket, så veit eg at eg når mange som vil gle seg og sette pris på denne flotte gåva.

Og er du i Ålesund, eller ser at Terje Olsen har sine utstillingar rundt om, så er det i alle høgste grad verdt eit besøk å stikke innom han, eller

besøke utstillingar han nok vil ha rundtom i landet.

Utover dette som eg hadde lyst å takke for, så kan oss berre håpe at denne pandemien snart kan vere over, og at skuta får anledning til å farte rundt langs kysten og også i endå meir polare farvatn og formidle nasjonal og internasjonal selfangst- og polarhistorie. M/S "Polarstar" er eit levande dokumentasjonssenter, og kan såleis ikkje ligge koronafast i Tromsø!

God sommar alle saman!

Willy Nesset



Kunstnar Terje Olsen (tv) og reiar Willy Nesset.



Flott maleri. Begge foto Johannes Alme.

# Tur til Ishavet med m/k «Polarbjørn» av Brandal våren 1935

## Dagbok ført av John Giæver

John Schjelderup Giæver  
1901 - 1970

Polarforsker, pressemann og forfatter

*John Schjelderup Giæver ble født i Tromsø, og vokste opp til å bli norsk polarforsker og forfatter. Han var redaktør for Vesteraalens Avis og Tromsø stiftstidende i perioden 1922-29. Fra 1929-34 var han fangstmann på det nordøstlige Grønland. I 1935 ble han sekretær ved Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser, før han tjenestegjorde i det norske flyvåpen i Canada i årene 1941-44. Han var major i liaison-korpset under invasjonen i Nord-Norge 1944. Giæver ble ansatt som kontorsjef ved Norsk Polarinstitutt i 1948, og jobbet der frem til 1960. I perioden 1949-52 ledet han også Den norsk-britisk-svenske Antarktisekspedisjon med stor dyktighet.*

(polarhistorie.no)

Ålesund 15/2 1935

Kom hit den 10. og møtte disponent Martin Karlsen dagen etter.

Fulgte ham samme dag til Brandal hvor jeg gikk om bord i «Polarbjørn», kaptein Kristoffer Marø. Tok inn tankene og utstyr der og kullet i Liavåg. Kom hit tirsdag kvell. Herfra går vi i morgen engang. Holder nu på å gjøre klar, og skal korrigere senere Idag. Her er mange kjendte om bord, Myklebust, Mikal Marø, Bernt Marø og maskinist Fosdahl. Alt i alt blir vi 29 mann på turen. Jeg skal kampere i bestikken sammen med telegrafist Erlandsen som kommer om bord i Tromsø.



*John Giæver, her under overvintring på Nordaust-Grønland 1929-1931. Foto Ishavsmuseets arkiv fra John Giæver.*

Ishavsflåten får i år utevert lisenspapirene i Båtsfjord samtidig, antakelig den 25.ds. Fangsten begynner den 1. mars og jeg vil anta det blir et race om å komme frem til Kvitsjøen først. Flere av fartøiene herfra har fått sterkere maskin. Farten og kraften spiller mere og mera rolle slik som fangsten drives nu. Det gjeller å kunne sprengs sig frem, m/k «Istind» f.eks gjør nu sine 10 mil, mens vi kan komme op i 9. «Polarbjørn» er ca. 315-20 tons netto.

27/2.

Vi er nu på Østhavet og det slingrer helt lystelig. Kom til Tromsø den 19. Jeg mønstret på der og hadde den reglementerte fest. Igår var stemningen derfor bra laber. Inatt lå vi optørnet i Kågsundet for snestorm, sammen med en hel del andre fartøier. Gikk videre utover på morgenen, og idag har det vært finveir. Rulling er det likevel av en annen verden. Skrev en artikkel til Aftenposten. Skal få sendt fra Båtsfjord. Ser av



*"Polarbjørn". Her fra eit besøk i Ny-Ålesund i 1939. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Birger Rasmussen si samling.*

avisene at Alfred Skar reiser med «Quest» for å skrive om turen.

26/2

Kom til Båtsfjord den 22. og lå der til 24. Fartøiene samlet sig etterhvert søndag lå der vel 40. Den mest almindelige foreteelse om bord var influensaen og bridge.

Søndag (24.) var det kuling av S.O. og snekave. Før kl. 12 middag samlet skipperne sig oppe på en av kaiene. Det var en temmelig kall gudstjeneste i fri luft og derefter blev leidebrevene utlevert. Traff bl.a sammen med skipper Virkola fra Hammerfest. Han er 66 år gl., har faret på Ishavet i 54 år i trekk, derav de

43 som skipper. Han var bl.a med «Hecla» til Østgrønland i 1889.

Flere av fartøiene lå ferdig på havnen å bakket. De stakk av straks skipperen var kommet om bord. Vi kom sån ca. midt i flokken. Vinn og sjø var imot, med liten storm nedover mot Vardø. Det tok oss ikke lang tid å gå forbi alle de øvrige. I løpet av natta tok «Sælbarden» oss igjen, til vi hadde den tvers av styrbord; men den sakket akterut, og siden har vi ikke sett den heller.

Forøvrig har vi hatt kuing helt til siste natta. Rulling av den annen verden og snebyger. Såpass oplett her det dog vært at vi har sett fyrene langs Murmanskkysten. Siste natt var det stjerneklaart, og sjøen blev smulere etterat vi imorges kom innom Svitoi Noss. Av is er her så godt som intet ennu. Et par små strimler med sørpe.

Idag er det ganske klart. Vi ser kysten om styrbord, snedekte lave fjell. Sjøen fin og smul, og lett bris. Temp. -1. Antakelig når vi i skanten utpå dagen engang. Vi har jo god tid, idet fangsten først begynner den 1. mars.

27/2

Vi ligger omtr. På samme plassen som i går kvell. Fyret på Kapp Orlov har vi nede i s.v. Isen er helt tett. Store flate florer av vinteris, med en seig deig av sørpe imellem. Isen er helt dau og stille, ingen bevegelse i den. Nu og da slakner den litt og vi forsøker og presse oss frem. I almindelighet blir det bare etpar skipslengder hver gang.

Inatt på mit rortørn kl. 3-3 ¼ brukte vi over ¾ på et kort knip på ca. 10 m. Om styrbord nærmere land så vi i natt en del fartøier arbeide sig innover. Men de ligger ikke langt foran oss idag. En påtakelig forskjell mellom den dype sammenknadde polarbaksen av stål-is under Grønland, og de milevide snedekte lave flatene herinne i Kvitsjøen. Men selv om isen her er halvratten flat-is, er den ubegripelig seig å forsere. Lett bris fra s.v. med snebyger imellem. Temp. omkr. 0.

28/2

Klarveir og stille, temp. okkr. -3. Isen slaknet bra op i natt og vi fikk et renn på adskillige kvartmil. I formiddag bare noen få skibslengder; men stor forcering i ettermiddag og ikvell. «Quest», «Vesleper» og «Veslekari» kom akter inn men blev langt etter. Vi ligger ikvell omtr. N.O. av Bolshaya-bankenes nordlige del. «Heimen» av Tromsø, skipper Lars Jakobsen rendte sig opp på den samme grunnen i mørket ikvell. Folkene er klar med båtene, og der ligger mange fartøier omkring den. Vi ser lysene ganske nært om bagbord. Krisis blir vel på høivann i morgen tidlig. Og imorgen kan vi altså begynne å fangste.

1/3



”Quest” utfor Grønland i perioda 1932-34. Foto Ishavsmuseets arkiv frå John Giæver.

Men det blev ikke noen fangst idag. Isen har vært helt umulig. Vi ligger nu omtr. ost av Bolshaya. «Heimen» kom av imorges i 6-tiden ved egen hjelp heldigvis. «Kari» og «Per» ligger fremdeles bak oss og oppe i N.V. har vi 6 skuter som arbeider meget tungt.

2/3

Vi måtte vestover for å komme ut av tungisen. «Veslekari» og vi kom ut i en stor slakke øst om Bolshaya i formiddag. Vi forsøkte et stykke sørover men måtte snu. En del båter som er helt inne på linjen finner ingen fangst derinne heller. Da ingen ser noe til russerne, går man utfra at disse har funnet fangsten helt innom linjen, liksom i fjer.

Det er imidlertid en chanse for at selen kan være østenfor og nord mot Kapp Kanin. Der var adskillige tusen dyr deroppe i fjer, da forholdene artet seg omtr. som nu. Marø og Joh. Olsen på «Kari» blev enige om å søke n.o. over til K.Kanin, hvor man venter å finne den litt høiere is som selen liker.

Vi snudde derfor ved middagstid og fulgte tett etter «Kari» i ganske åpen is. Går nu op gjennem isen i n.o. men vi går ikke ut i åpent hav først, idet man mener at det vil bli for tungt å slå sig



"Veslekari" her i 1928. Foto Ishavsmuseets arkiv frå Kjell Yksnøy

igjennem iskanten inn mot kappet. Kanten pleier her å være svært sammenpakket. Der vi snudde var vi midt på det gamle feltet; men der var ikke antydning til liv. Og likere var det ikke lenger syd heller. Isen var ikke høvelig for sel. Bare lave, små florer i sterk bevegelse.

3/3

Langsomt og med mange avbrytelser arbeider vi oss nu op mot n.o. gjennem tung is. Vi er 3 fartøier sammen. Foruten oss, «Kari» og «Polaric». Så vidt vi vet har ingen ennå sett noe til fangst. Temp. -6.

4/3

Vi kom oss et stykke op i nord og n.o. i natt; men har ligget stille i hele dag. I natt sterk kuling som la skuta en del over. Isen er større her og bra høiere.

Vi har nu 8-10 skuter i n.v. ganske nært. Ser ut til at det er mange som vil prøve sig op mot Kapp Kanin. Stiv bris fra n.v., temp -2. Det meldes at «Vesle Mari» har vært helt inne mot Meyen, uten å se fangst eller russere. Bare graut is derinne. Muligens er selen som i fjor nede i bukta mot Arkangelsk. «Terningen» som ligger ved Konustin melder at to russere er på vei utover.

5/3



"Veslemari" her frå forliset i april 1940. Foto Ishavsmuseets arkiv.

Vi har ligget stille omtr. hele døgnet, men strømmen har satt oss nokkså meget innover. De andre skutene ligger som før, når untas at «Arctos» kom sig utom iskanten ved middagstider og stod nordostover. Det ser ut til at alle mener å finne selen deroppe.

7/3

Arbeider oss nu utover til åpen sjø. Isen har vært satt sammen av vestlig og n.vestlig veir de siste døgnene og det viste sig umulig å komme østover igjennem baksen. De andre skutene som ligger samlet vestom oss har også snudd nordover. De ligger adskillig nærmere kanten. Vi hører nu at det er mange skuter nede ved K.Orlov. «Istind» har fått 50 dyr. Det er rekorden hittil. Flere skuter har nokk prøvd sig innom linjen, men er blitt jaget ut av russen. I går kom vi over en enslig kvitunge og tok den. Den var svært stor og feit, sikkert over 14 dager gammel. Den lå og skrek. Så stor som en velvoksen snadd.

8/3

Vi hadde slakke i isen mellom kl 2 og 6 i natt og fikk et renn på flere mil før isen satte sammen igjen. De andre skutene kom sig ut og de fleste av dem nordover. Det har vært meget mildt de siste døgnene fra 0 ned til -10. Selv fikk vi omsider slitt oss ut ved middagstider. Møtte «Istind» og gikk i bra dønning langs iskanten op



"Arktos" (tv) og "Sælbarde" i skruing. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Anne Karin Notøy.

mot K.Kanin. La oss til for natten et stykke inne i kanten.

9/3

Kuling fra nord, snekave. Vi ligger fremdeles ilag med «Istind» på samme plassen. Ikke oplyst nokk til å se fangst. Bra slingring flere hundre meter inne i isen. Sørpekanteren er meget tett her.

10/3

Det blev ikke stort annet idag heller enn å ligge her i iskanten. Kulingen dannet en dyp bukt inn i isen, og da vi hadde en rekke grunnbrått like utfor oss, gikk vi inn i «bunnen» av denne bukta. «Sælbarde» kom nordfra i løpet av dagen, og jeg fikk levert en del brev om bord til kaptein Andresen. Vi kommer neppe til å gå innom Norge på vestturen; men Andresen må inn for å fylle olje.

13/3

Den bukta vi gikk inn i om kvellen den 10. viste sig å være en veritabel felle. I løpet av natten klappet den nemlig sammen og det tok oss hele den neste dag å komme ut gjennem tett pakket

is. Vi satte nå kurs vestover og har nu gått i to døgn op langs Murmansk. Har hatt storm og kuling imot hele tiden, og forferdelig sjø. Må innom Honningsvåg for å reparere ankerspillet og søke lege til en av karene som er syk. Fangsten hittil en – 1 – kvitunge.

18/3

Vi er nu kommet omtrent halvveis frem til Vesterisen. Idag oplett veir, men helt siden avgang fra Kvitsjøen vestlig og n.v. storm. Måtte inn i Finkongjeila for uveir og gikk derfra til Honningsvåg for reparasjon. To mann syke og måtte mønstre av. Lå der natta over. Gikk videre, men måtte ta inn til Havøysund for noen timer. Prøvet igjen, men måtte ligge neste natt innom Rolvsøy for snetjukke. Fra H.våg har vi gått sammen med «Signalhorn». En overhendig rulling siste døgnene med kuling fra n.o og snebyger. Idag bris og temp. -6. Bra nediset.

20/3

Gikk fra «Signalhorn» natt til i går. De har ugreie med motoren og holder mere vestlig for å nå isen tidligere. Iformiddag fikk vi se de første isknulterne, og kom utpå ettermiddagen inn



"Signalhorn". Foto Ishavsmuseets arkiv.

mellem en del sprette strimler. Her skjøt vi de første klappmyssgrisene, fem et-årsunger. De to første lå alene og de tre siste sammen på middels store flak like ved kanten.

Helt tamme, slik at vi kunde gå helt frem til med skuta og plaffe dem ned. Så store som velvoksne snadd og bra feiet. De har ennu, et år gl., den karakteristiske hårkledningen, blue back.

Vi mistet en som blev sårskutt og jumpet. Ellers ingen sel i vatnet. Temp. -8 med rå-kall vinn fra n.o. og nord med enkelte snebygjer. Firte seilene på ettermiddagsvakten. Formiddagsvakten har banket is. Posisjon ved første isstrimle  $74^{\circ} 2'$  n.br. og  $35^{\circ} 4'$  v.l., utgått distanse fra Norge ca. 560 kv.mil.

### 21/3

Gikk vidre vestover fra imorges og kom snart igjennem den løse isstrimelen, vi lå i i natt. Hadde så helt opent hav til omtr. kl. 16. Fikk da iskanten igjen etter ca. 8 timers gang. Isen er meget åpen og fordelt. Antakelig er vi kommet inn i den såkalte «nordbukta» som strømmen pleier danne i isen på denne bredden. Marø forteller at de traff isen akkurat på samme viset i 1933, mens der ikke var noen slik bukt her akurat i fjor. Her slenger noen enkle klappmyssunger fra i fjor. Har fått seks idag. Dessuten en klappmyss med en ganske nyfødt unge. En del sel i sjøen. Har gått på v. og s.v. hele ettermidd.

Vakten og ligger stille for natta. Temp. -13, bris fra n.v. og bitterlig råkalt. Tett frøstrøik som dessverre hindrer i letingen. Vi går frem på kryss og tvers innover akurat som en veldreven setter på rypejakt.

### 22/3

Har gått på kryss og tvers hele dagen på ca.  $73^{\circ}$  i snekave og frostrøik. Etpar dyr før middag, en klappmyss med unge. I ettermiddag 8 dyr. Deribl. 2 hvitunger. Begge var helt nyfødt, bitte små, gule og helt magre. Ellers en sel, tre kl.myss voksne og resten gris. Enkelte vører av sel i vatnet. Vi håper nu på at den skal gå op å kaste. Så vidt høres i radioen har ingen av de andre skutene heller fått nevneverdig fangst. Temp. iformiddag -13 etter middag -4. Nordlig bris.

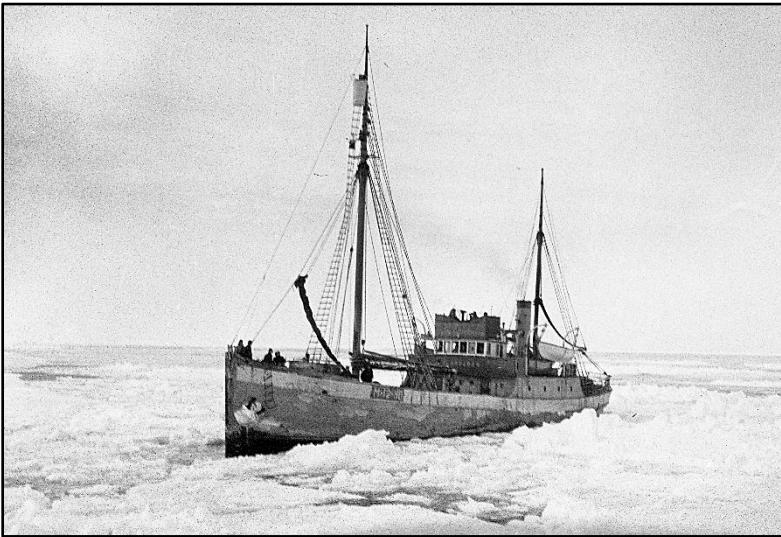
### 26/3

Vi har nu hatt 3 meget slitsomme døgn. Ved middagstider den 23. fant vi en del klappmyss spredt i isen. Fangsten foregikk da på den måten at skytterne fra bakken plaffet gammeldyrene ned, skuten gikk inntil flaket og et par mann jumpet nedpå for å få. Skuten fortsatte så til neste flak med dyr og hentet så folk og skinn fra det første.

På dette viset arbeidet vi oss inn gjennem isen. På flakene lå gjerne fra 2 til 4-5 dyr sammen. Hunner med en eller to unger og en han (hettakoll). Ungene var naturligvis så å si nykastet og blev klubbet i hjel.

Imidlertid blev det tettere med dyr innover. Isen lå også tettere, opskruet baksis med frosne sørpeflak imellem. Vi blev da sendt utover isen alle mann, bevebnet med hakkapiker. Vi sprette oss utover i den retningen dyrene lå tettest. Og så begynte et myrderi av den annen verden. Det var ikke lenger tale om å skyte.

Dydene blev slått i hjel, og flådd mens blodet sprutet av dem. Skinnene slepte vi sammen i dunger fra 4 optil 10-12, og skuten kom etter og tok om bord. Det var et overordentlig tungt



*"Polarbjørn" i tung sørpeis, her ved Newfoundland i 1938. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Birger Rasmussen.*

arbeide, å baske med de svære skrottene og så drage sammen skinnene over den ujevne isen. Og fort måtte det gå, for vi lå i konkurranse med «Signalhorn» og etter oss kom der seks fartøier som slet for å komme til.

Vi tok vel 200 dyr fra kl. 18-til 21. Isen var temmelig vanskelig. Gammelflakene er jo sikre; men det er vanskelig å avgjøre om sørpeflakene er sikre nokk. Imidlertid er det selvsagt lettest å gå på den flate sørpen. Så tar man chansen. Det blir mest å hoppe fort å springe lett. Men annenskytteren, Myklebust, gled utpå kvellen og gikk på hue i sjøen. Han holdt på å komme inn under skuten som seg frem. Rent tilfeldigvis blev han skjøvet op igjen. Vi tørnet inn kl. 23 og fikk sove til kl. 6. Men der måtte gå vakt og mitt tørn var fra  $\frac{1}{2}$  3 til  $3\frac{1}{2}$ . Meget søvn blev det ikke.

Den 24. blev et slitsomt jag. Kl.  $\frac{1}{2}$  7 blev vi sendt utpå isen. Der var nu kommet til 12 skuter op i fangsten, men vi lå fremst i tetteste flokkene, og ved manøvrering skar vi på tvers av de nærmeste. Skytterne gikk foran oss og skjøt ned dyr, og vi fulgte etter og flådde. Vi fikk derved tetteste fangsten for oss selv. Klappmyssen låg meget tett. Det var å skyte, slå

og flå, så hurtig det lot sig gjøre. Skuter lå der på begge sidene, men isen var for tett til at de kunne omgå oss. Ungene var den dagen helt nyfødt. Enkelte hunner hadde ikke kastet.

Vi drev på i et kjør til middag i bitende sno og - 10. Efter middag var det på han igjen til det blev mørkt ved 9-tiden. Vi hadde da tatt ca. 1200 dyr. Tørnet inn kl. 24 og blev purret til vakttørn kl. 4  $\frac{1}{2}$ . Måtte da holde steamrattet varmt og koke kaffe, så det blev ikke mere søvn på mig. Og kl.  $\frac{1}{2}$  7 den 25. var det å begynne igjen på isen. Ved 13-tiden var det imidlertid jamnt slutt på fangsten. Og skutene begynte å söke andre felter. Vi gikk s.v.- over ut av isen, og har senere til nu kl. 4 den 26. gått vestover ute iskanten. Men nu snur vi nokk å prøver lengere nord.

Kanten er meget tett og her er svær dønning. Bris av n.o. og svinkalt. Vi fikk i alt 1890 dyr på de tre dagene. Gjennemsnittsfangsten for de 12-14 skutene som drev omkring oss er vel 12-13 hundrede. Det blir sammenlagt en bra samling dyr som er drept på et relativt begrenset felt. I radioen hører vi at etpar fartøier har vært borte i sel og kvitunger. «Sælis» skal ha tatt over 2000.

Det er kvitungene som gir penger. De betinger i år ca. 20 kr. pr. stk., mens klappmyssen neppe kommer over kr. 12 i gjennemsnitt. Imidlertid har vi såpass av dem at omkostningene med hele turen er betalt. «Herefter arbeider vi på nettoen», sier gutta. Her har flytt blod i tonn-vis. Skuten er rød, dekket er fullt av frosset blod og alle gulv er sleipe. For ikke å tale om klærne våre! Jeg var så menn ikke forberedt på et slikt griseri uten ende, og hadde ikke klær som passet. Heldigvis fikk jeg overta en sid vinntøibukse av en av gutta og berget mig så noenlunde. Men ellers blir tøiet bare til å kaste når turen er omme.

Jeg skal villig medgi at dette var hardere enn jeg hadde tenkt. Vel nokk holdt jeg ut så noenlunde sammen med de andre, men jeg var dautrøtt

igårvell. Betegnende nokk er de fleste av gutta knapt 25 år gamle og ingen over 30 år. De sier selv at det nytter ikke etter de 30. Og jeg skal nokk gjerne tro det! Selv er jeg altså vel 34 nu; men dette blir min første og siste tur på ishavet som «mann». Nu er klappmyssfangsten absolutt det tyngste arbeidet heroppe. Kvitungefangsten er en lek i sammenligning. Men likevel, jeg er glad for at jeg ikke må fortsette med dette.

27/3

Fra igårvell til utpå formiddagen idag har vi gått nordover til ca.  $74^0$  og derefter inn mot vest et stykke for å få ly for en kuling fra nord. Her ligger vi da nu 15 skuter i alt og rir av stormen som senere er øket på slik at den nu er rivende sterk. Her er smult vann. Ute i kanten gikk det svær dønning i natt på opturen. Det var klart å stille sa og -16. En bitende sur jobb å stå til rors på styrhustaket. På formiddagsvakten blev det tatt 7 kl.myss slik at vi nu har 1890.

28/3

Lå sammen med de andre skutene i en isstrimmel til utpå morgen. Da spaknet stormen til stiv bris og vi har senere gått nordover. En del av de andre søker også op mot «Nordbukta», da man nemlig antar at selen må ha kastet langt deroppe i år. Det sies at etpar skuter har tatt omkr. 1000 kvitunger. Men noen større samling har ingen funnet ennå. Sol idag, temp. -10-13. Kondensatoren på donkykjelen er begynt å lekke. Vi kan derfor ikke bruke steamrattet inntil videre. Og selv om vi står 2 mann til rors, er det en fandens tung jobb med handrattet.

29/3

Er nu nokkså langt inne i den såkalte «Nordbukta», en stor, bred bukt som strømmen lager i driviskanten på ca.  $73^0$  hvert år. Vi har gått innover den så å si hele dagen, mest i åpent hav med enkelte isstrimler. Her er svært livløst. Enkelte sprette klappmyss har vi tatt, i alt en 10 stkr. idag. Veiret har vært rent vårlig nesten.



*Ukjent kar til rors på "Polarbjørn". Foto Ishavsmuseets arkiv frå Anny Bjørke.*

Temp. -10 ganske visst, men helt stille og klart solskin. Møtte d/s «Polaric» ikvell. Den hadde bare noen få dyr. Vi går nu videre innover bukta.

30/3

Mens vi nu har holdt oss temmelig langt vest i isen, har en rekke skuter onsdag funnet en samling med sel øst i strimlene, mot havet. Bl.a. har «Flemsøy» tatt 1800 kvitunger, «Polaris» ca 1000 o.s.v. Vi gikk utover igjen i morges og traff «Sælbarden» som berettet om dette. Idag har vi gått omkring her ute i strimlene og lett etter sel, men bare funnet 6 unger. Her er flere andre skuter som også går på leting.

Veiret er strålende. En liten bris fra nord, temp. omkr. -5 og lettskyet. Det viser sig nu at vi likevel har vært like ved selen den gang vi lå fast i isen ved Pantilova i Kvitsjøen. «Arctos» som kom dit noen dager etter at vi hadde forlatt stedet fikk 3000 unger. Og en rekke andre skuter tok mindre fangster. I det hele har jeg inntrykket



*Klappmyss og blueback. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Birger Rasmussen.*

av at fangsten beror overmåte meget på slumpen. Det er meget vanskelig å beregne noe. Og feltene er så vide at det ikke lar sig gjøre å avsøke dem i den korte fangstsesongen.

### 3/3

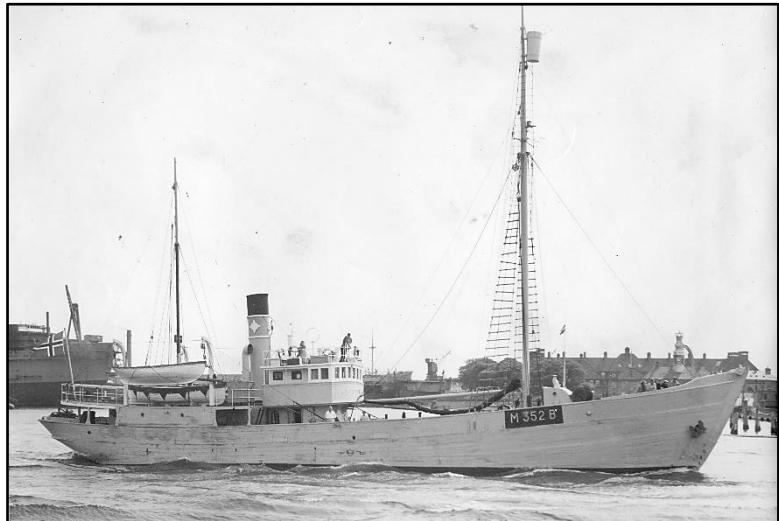
Skyet og sne-yr, temp -3-5 grader. Stille, d.v.s. lett bris fra n.o. Vi har gått på nordosten til kl. 15, men snudde da. Der var intet å se. Står nu vestover igjen. Vi har tatt noen enkle trioer av klappmyss idagens løp, og så en hel del sel i vannet ved middagstider.

### 1/4

Skyet opholdsveir med temp -12. Bris fra nord. Vi går nu på nord- og nordvest. Sønnenfor er det svær dønning på kanten, som er helt tett. Vi praiet «Vesleper» imorges og fikk høre dette. Her slenger noen sprette klappmyss fremdeles. Nu jager vi sammen med «Polaris», «Sælbarden» og «Vesleper».

### 2/4

Går nordover og får litt klappmyss på turen. Møtte «Veslekari» ikkell på 73° 40'. Hun kom fra 74-75° og hadde vel 5000 kvitunger som var tatt deroppe. Hadde vært sammen med noen flere fartøier, bl.a. «Flemsøy». Selen lå tett der, men gikk ned og vestover. Sjeldent at den kaster



*"Vesleper". Foto Ishavsmuseets arkiv fra Else Bueide Eilertsen.*

så høit oppe. Praiet «Sælbarden» ikkell. De har intet.

### 3/4

Har ligget stille ute i strimlene mest hele dagen p.gr. av storm fra nord. Ligger ilag med «Polaris» som er plaget med akslingen.

### 4/4

Lå for storm mesteparten av dagen på samme plass som i går.

### 5/4

Bris av nord og ganske oplett idag. Har gått s.vestover igjen i de ytterste strimlene. Temp -8. En del sprett klappmyss. Har fått vel 25 dyr, derav 2 kvitunger. Fikk igårvell telegram om at vi skal gå herfra til Kvitsjøen etter gammelselen den 10.ds. Vi går da innom Tromsø for vann og olje. Kommer neppe tilbake til Norge før uti slutten av mai.

Har skrevet ferdig en artikkel om Vesterisen for Aftenposten og etpar brev. Vi har idag jaget ilag med «Veslekari». «Polaris» holder sig lengere ute i øst. Det blir forresten ikke noe særlig på noen av oss. Vi går bare her og plukker op disse sprette dyrene.



*"Polaris" har plukka ein klappmyss, Newfoundland 1938. Foto Ishavsmuseets arkiv, Birger Rasmussen.*

6/4

Har jaget i strimlene vestover, - sydvest, og har fått endel sprett kl.myss. Ikvell en heldt nyfødt kvitunge, som jeg fotograferte levende på storluka. Praiet «Sælbarden» og «Vesleper» i ettermiddag. De har ingen vesentlig fangst. Har vært nær «Hvalrossen» men ikke praiet den. Bris fra n.o. med enkelte snebygger. Temp. -4.

7/4

Går idag sydvestover i strimlene og plukker noen dyr underveis. Det blir en 20-30 om dagen. Natten ligger vi stille ennu. Kuling fra n.o. og temp. omkring -5.

8/4

Vi er nu kommet ned mot 71° men er nokkså langt vest. Har jaget ilag med «Vesleper» fremdeles, men de andre skutene ser vi ikke mere til. Noen få hettakaller Idag. Lidelig surt. Frisk n.o. bris med tette snebygger. Isen er noe tettere her, og mere er det av den også. Temp -8-9 grader.

Hører i radioen at «Hisø», «Grande», «Vesta» ligger fast i isen sydvest av oss etsteds. De har ligget fast siden 26. mars.

9/4

Har gått samme kurs til ikvell. Bare noen få dyr. Praiet en Troms-skute som lå her mellom strimlene. Han fortalte at «Isbjørn», «Heimen», «Heimland» og «Istind» hadde funnet klappmyss der i kanten for noen dager siden og hadde tatt ca. 500-600 hver. Prisen på blue back opgis til kr. 12, og white coat kr. 14-15. Ikvell før maten gjorde vi sjøklar, og gikk utav isen ved 11-12 tiden påvei til Tromsø. Frisk n.o. bris med frostrøik og temp -10. Beregner 5 døgn over havet.

18/4

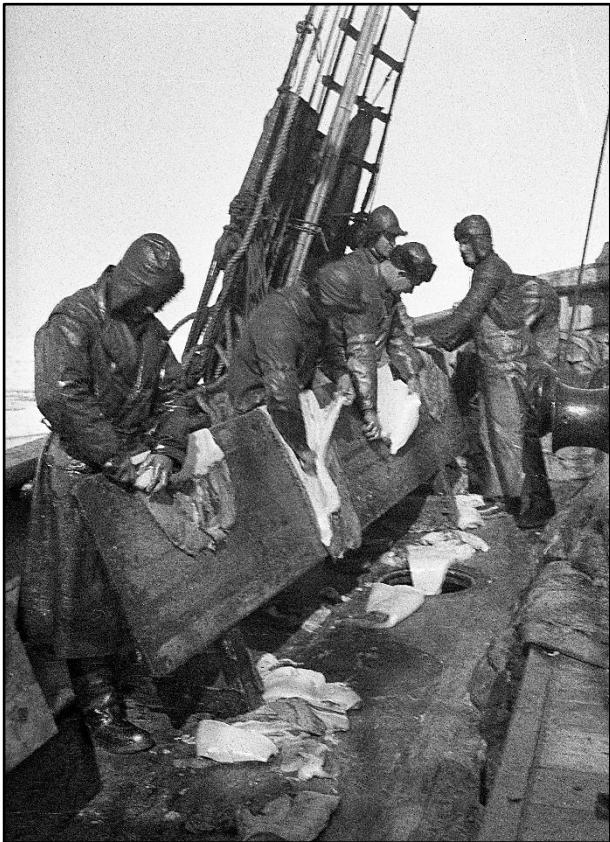
Vi brukte ca. 4 døgn til Tromsø. Fikk over oss en smellande nordost de første to døgnene. Voldsom sjø. Gikk sammen med «Vesleper» og «Sælbarden». «Per» fikk en del skade andre natten og blusset for at vi skulle vente, men vi så det ikke.

Imidlertid kom vi noenlunde samtidig til Røst. Kom til Tromsø den 14. om kvellen. Stort opstuss der for noen fartøier som lå fast i Vesterisen. Tale om hjelpeekspedisjon med «Polarbjørn» og flyvemaskin. Men så kom skutene sig ut ved egen hjelp. Ja, jeg tror nokk at meldingene har vært betydelig overdrevet. Vi visste jo om at skutene lå der; men ingen tenkte på at der var noe påferde. Imidlertid hadde de jo ligget lenga da, og stillingen kunde jo ha blitt kritisk.

Lå i Tromsø til den 17 om morgen. Leverte bl.a. 20 tons spekk. Har også fått spekket det meste av fangsten. Nu er vi på Østhavet. Stille, smult og fin sol.

20/4

Har hatt finveir på turen hittil. Nesten smult på Murmanskhavet. Kom inn i isen i natt ved 3-tiden på høide med K.Svitinos. Traff «Veslekari» der. Har senere gått innover mot syd etter en revne under vestlandet. Isen er tett til begge sider. Har sett etpar sel på isen. De jumpet før skuddhold. Spekket idag av vel 250 skinn. Det er det mest svinske arbeide jeg hittil har tatt del i. Tungt er det også. Nu har vi



*Spekking, her på "Polaris" ved Newfoundland i 1938. Foto Ishavsmuseets arkiv, Birger Rasmussen.*

imidlertid bare omkr. 200 skinn igjen. Ikvell går vi ned mot K.Orlov i åpent hav. Stuerten overgår sig selv. Lager en mengde kaker. Til og med bløtkake til 27 mann!

#### 21/4

Kom inn til fyret på K.Orlov i går kvell. Idag har «Veslekari» og vi gått østover langs linjen i fordelt sørpe-flak. En del sel i vannet, men ingenting på isen, som for øvrig er alt annet enn «sel-is». Meningen er nu å gå opovermot n.o. på østsiden av grunnene for å se om isen er mere liklig der. Her er det så å si åpen havet. Disig, litt sol, men bra surt.

#### 23/4

Vi gikk øst langs linjen i issørpen og svinget op centralkanalen i åpent vann. Her var det imidlertid slik jevlig dønning over grunnene at vi måtte snu. Kom så i løpet av gården op i høide med K.Gorodtski og der ligger vi ennu i

ganske tett is. Vi er nu alene. Ingen av de andre skutene har sett sel. «Isfjell» mistet en del av ishuden. Blir vel gående her i tettisen noen tid. Imidlertid synes det å være liten chanse for fangst før selen kommer op nordom linjen uti mai. Bra veir men temmelig sur vinn. Temp. -1 grad.

#### 24/4

Vi har ligget og bauget østom K.Gorodetski i omkr. Et døgn nu. Idag har vi vesentlig gått på vest og sydvest, og er kl. 5 em. Kommet ned i slakere is mellom Gorodetski og Orlov. Traff «Furenak» her og praiet den. Der er nu skuter fordelt over feltet i vest og n.o.; men ingen under ostlandet, såvidt jeg vet. Ingen har fanget nu. Her er en del småflokker med sel i vannet. Men isen er meget dårlig. Bare tett sammenstuket sørpe, tykk og delvis frossen, gul og skitten. Enkelte mindre hvite flak. Ingen chanse for sel i slik is. Den selen vi har sett, har gått utover. Skyet med lett sneyr iblant. Temp – 1-3. Stille.

#### 25/4

Ligger omrent som før. Har spekket av resten av skinnene fra Vesterisen. Va. 250 skinn idag. Det blir vel 2100 til sammen. Bra å ha dette unnagjort for det er umåtelig svinsk arbeide. Specielt for oss som skal lempe de tunge skinnene op av rummet, «kjøtte» dem og slepe dem helt opunder nesen på spekkerne. Svinkalt var det også idag og skinnene til dels stivfrosne. Var så loppen på nævene at jeg holdt på å kutte av venstre tommelen. Det blev et skjær langt inn i midtleddet; men det går vel i hop.

#### 26/4

Har gått østover fra omkr. K.Gorodetski i ganske tykk, optil 4-5 toms skjell-is. Vinteris var det svært lite av. Så å si hele havflaten østover var nyfrosset. Vi var i alt syv skuter ilag. «Selbarden» brøt råk på østtur og vi kom som nr. 2. Råken sette sammen straks, og en etter en falt de andre fra og ble liggende igjen. Imidlertid snudde vi og gikk tilbake på n.v. mot K.Svitnois.



"Flemsøy" (tv) og "Furenak". Foto Ishavsmuseets arkiv frå Kjell Skorgevik.

De øvrige kom sig løs og en efter en. Bare «Quset» blev liggende nede i s.v. av K.Gorodetski. Senere kom ennu to skuter til ned fra n.v. og meldte om svart hav deroppe. Vi stoppet da for natten ute i iskanten i en allerhelvete dønning.

27/4

Kuling fra ost til n.o. har satt isen sammen mot vestlandet. Vi ligger nu 9 skuter like innenfor en meget tett iskant litt n.o. av K.Orlov. Det viser sig altså at her er meget litet is i Kvitesjøen år. Det lille som er ligger nu tett pakket langs landet fra K.Orlov og nordover.

For øvrig er her så å si blåe havet overalt. Og ingen sel. Små chanser så lenge vinden står ned fra n.o. Isen fra havet innom linjen kommer ikke ut. «Terningen» og «Veslekari» er helt oppe på 72° og har storstorm fra ost. Ingen sel der heller. Her vi nu ligger er isen så pakket at vi så vidt

siger frem i den for full kjøring. Og den voldsomme dønningen på kanten blir kvalt på etpar-tre hundrede meter, slik at vi har det helt smult.

28/4

Fortsatt kuling fra n.o. setter isen ytterligere sammen og samtidig skutene inn mot land. Vi er 9-10 fartøi fast like nordom fyret på K.Orlov, og vi sitter bom fast i sørpa som er så presset at vi kan gå på den. Imidlertid spakner det nu ikvell og da vil nok presset gi sig.

29/4

Kom uta av sørpen i natt ved vaktskiftet og har Idag gått nordover i skjell-is. Det er liten dønning, og Marø mener derfor at det må være is nordpå som bryter sjøen. Vi kan litet se p.gr. av tett sne-kave. Ved 3-tiden kom vi på en klatt med sel, 4-5 tusen dyr som lå tett sammen på skjell-isen. Isen var ikke sterkt nok til at vi kunne gå på den, men altfor tett og seig til båtfangst. Måtte derfor gå innpå selen med skuta og så



Skipper Kristoffer Marø på "Polarbjørn". Foto Ishavsmuseets arkiv.

jumpet allesammen etterhvert som vi nærmet oss. Vi fikk en eneste liten gråsel.

#### 30/4

Traff på stor is vest av Kapp Kanin. Ganske tung baks for Kvitsjøen å være, med store florer og høie opskruete kanter. Bra mye var det av den også. Tok noen få enkle gråsel i iskanten og gikk så inn i isen. Lette i forskjellige retninger uten resultat. En del mindre sel-vøer i vannet. Gikk så hele ettermiddagen på n.v. i samme ganske tette isen uten å se liv. Så flere mindre skuter deroppe. «Sælbarden» og «Vesleper» holdt n.o.-over mens «Istind» gikk langs kanten inn mot øst. Klarveir, liten sydlig bris, men -6 utover kvellen.

#### 1/5

Har gått ned mot vestlandet i åpent hav, sammen med «Istind». Kom under land syd for K.Svitoi Nos (Svitnos som vi kaller det). Her ligger fremdeles en smal reim med tett sørpe helt tillands. Ikke dyr å se. Går ikkvel nordover langs kanten. Skyet men avklarende ikkvel. Temp. -3. Hører at «Quest» er langt sørøm linjen nede i «halsen» mot indre basenget. Han har praiet en av bryterne og hele mannskapet ble budt om

bord til fest og dans. Jeg har spekulert mye på hvorav det kan komme at Schjelderup kan tillate sig slikt og mere enn uten at russerne tar ham. Han står på god fot med sovjetkommissærerne på disse opsynsskibene. Men hvordan klarer han det? Efter hvad «Quest» melder har det vært slette fangstforhold derinne. «Malygin» hadde bare 4000 dyr og «Roussanov» 1700.

#### 2/5

Vi snudde igårvell og fulgte iskanten sørover mot K.Gorodetski. Praiet «Signalhorn» imorges. Bare råtten sørpeis. Gnisten opfanget så en melding i radioen om at «Salangenfjord» hadde noe fangst for sig n.v. av K.Kanin, og kl. 12 stod vi op mot n.o. igjen. Ikkvel er vi kommet bort i is omrent på høide med K.Kanin, noen kv.mil av i s.v. Muligens kan vi finne fangsten i morgen engang. Det er nu så å si fritt for is i hele den ytre delen av Kvitesjøen, så jeg skulde anta at vi kommer til å søke mere nord og østover i de nærmeste dagene. Heroppe er det i alle fall en del is.

#### 3/5

Har holdt det gående hele dagen i denne isklatten vest av K.Kanin. Ikke et dyr å se. Ikkvel ligger vi en del skuter i iskanten mot nord. Bra dønning. Skyet og snebyger.

#### 4/5

Gikk først på n.o. og senere utover em. På syd og s.s.v.. Fordelt is i strimler men bare noen få småflokker av sel i vatnet på tur nordover. Vi er altså fremdeles et sted vest av K.Kanin. Lettskyet, ganske stille, temp +5. Fått en storkobbe.

#### 5/5

Vi har vært helt oppe på 70° uten å se noe til selen. Snudde så imorges, gikk vestover ut av isen og så mot s.v. tvers over til vestkysten ijenn. Kom under ved K.Gorodetski. Her var det helt isfritt nu. Ingenting helt inn til fjæra. Blir



*"Istind"* fast i isen. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Anne Karin Notøy.

liggende her å drive til imorgen. Ja, d.v.s. vi kom hit omkr. Kl. 5 natt.

6/5

Gikk idag innover langs kysten. Ingen is. Inne ved K.Orlov lå flere skuter tørnet og vi kastet også anker der, ca. 300 m. fra land. Blir liggende her til imorgen.

7/5

Er nu på vei tilbake til isen nordom K.Kanin. Det var fole til kryssing dette. Tredie gangen vi går denne veien på mindre enn en uke. Åpent hav naturligvis. Delvis skyet de siste dagene. Nordlig veir med temp omkr. +2-3 grader. Surt og utrivelig.

8/5

Vi nådde op under K.Kanin igår kvell. Der var da så å si isfritt. Bare slak sørpe-is nordover, sørpestrimler som knapt døivet dønningen en smule. De andre skutene kom etter utover natten, og ved 3-4 tiden lå vi 12-14 båter like vest av kappet. På K.Kanin er der radiostasjon

og en liten klynge lave hus. Idag har vi gått en stund på nord og n.o. men utpå formiddagen fikk vi kuling fra s.v. og v. med tett snekave, og har ligget stille resten av dagen. Isen her er bare opbrutt ny-is fra frostdagene i april, og den vil neppe være lenge.

9/5

Har gått først nordost og senere sørover. Er nu ikkvel etsteds n.o. av K.Kanin, antakelig opp på ca. 69° Isen har vært bra et stykke, d.v.s. vi har gått rundt og tilslutt tvers igjennem en odde av ganske stor baks. Har vært optil 7 skuter ilag. Ingen sel å se. Har tatt 3 storkobber. Kondensoren til donkeykjelen sprang lekk ikkvel, så nu må vi til med handrattet. Det blir jobbing! Omtrent samme veiret.

10/5

Er fremdeles etsteds nordom K.Kanin. Har gått mest på s.v. og syd. Var oppe på vel 69° denne gangen også. Samme elendige isen. Store havstykker med åpent vann. En del sel i vannet. Delvis skyet inntil ikkvel, -blåser opp n.-ostlig med tiltykning. Vi har ca. 150 tons olje igjen, så det blir vel hjemtur om en ukes tid. Like bra kan



"Polarbjørn" i storm. Foto Ishavsmuseets arkiv  
frå Anton Sulebakk

det også være, for dette er jommen temmelig kjedelig. Surt og ufyst er det også.

11/5

Har ligget stille mest hele dagen inne i iskanten p.gr. av n.o. kuling. Slingring av annen verden. Ja, slingring har vi hatt uten ophold siden vi kom hit øst igjen. Fikk telegram fra Hoel igårvell om å komme snarest. Det er jo lettere sagt enn gjort. «Polarbjørn» blir liggende her ennu 14 dager, men jeg prøver nu gjennem radioen å få forninnelse med en av de andre skutene som muligens skal hjem tidlifere.

12/5

I løpet av dagen har vi kommet så langt ned i sør at vi ikkvel har K.Kanin synlig i s.v. til s. En del sel i vatnet. Den går på nord og n.o. og vi følger etter nu utover kvellen. Liten nord bris med snetjukke og temp. omkr. 0 grader. Liten chanse for hjemtur med mig før 15-20.ds. ser det ut til.

13/5

Har gått på nord så å si hele dagen for å følge den selen som trakk opover igår og inatt. Gått langs kanten mest i åpent hav. Ved 17-tiden ieftermiddag fant vi en klatt med sel på sørpeisen noen km. Innom kanten på ca. 69°. Imidlertid er isen så tett grøtet at vi ikke kan komme inn med robåtene, og å gå inn med skuta,

vilde være håpløst. Vi kom til å skremme den ned. Formentlig blir vi da liggende her å se situasjonen an til utpå morgen. Marø mener at der er chanser for at der vil gå opp flere dyr. Men vi ligger i alt 6-7 skuter her, og flere kommer her vel. Spå noe stor slag blir det vel i hvert fall ikke. Dessuten er isen meget «ulikelig» og dette sure blåsende veiret med snekov gjør ikke tingene likere. Fikk telegr. Fra Hoel om å anbefale en leder til A.N.

14/5

Kl. 6 imorges gikk vi rundt å varslet de andre skutene. Slaget skulle begynne. Selen lå i to avdelinger. Først sendte vi en båt fra hver skute mot den ene klatten. Men «Polaric» gikk helt inn til kanten og satte folk ut på isen. Dermed gikk all den selen til sjøs. Det var en fans tarvelig strek av Landmark. Vi andre gikk så inn mot den andre klatten og satte igjen ut en båt hver. Jeg fulgte med vår. Isen var imidlertid umulig. Altfor dårlig til å gå på og ganske umulig å ta sig frem i med båt. Vi slet verre en  $\frac{1}{2}$  times tid på en strekning av etpar hundrede meter. Og da vi omsider kom frem, jumpet selen for skuddene. Ingen av oss fikk noe. Kl.  $\frac{1}{2}$  10 var vi alle om bord igjen og har senere gått på n.v., samtlige. La stille kl.  $\frac{1}{2}$  17 for snekave som er like tett ikvell. Der var adskillige tusen dyr på isen Idag, men alle forhold vanskeliggjore fangsten.

15/5

Har gått fra og til i strimlene. To ganger låret vi båtene, men det blev bare 12 dyr i alt. Meget sel var det ikke, men mange skuter, og dyrene er sky og temmelig forjaget nu. «Veslekari» meldte i går at den kom til å gå herfra omkr. 17.ds., men tross vi har vært bra nær den hele ettermiddagen har jeg ikke hatt chanse til å præie den. Jeg må beklage at det ikke kan la sig gjøre å ta en liten avstikker når man egentlig ingen rute har. Begriper det ikke jeg; men sender ikvell en note til kapt. Olsen.

(Og der sluttar dagboka, W.L)

Returadresse:  
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28  
6062 Brandal

**Porto Betalt P.P**  
**Avtale 617108/7**



"Polaric" i Danskestredet 1960.