



# ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 4– 2020 22. årgang kr. 80,-

## **Leiar:**

Med denne utgåva avsluttar Isflaket sinn tjueandre årgang. Det er framleis like spanande å jobbe med produksjon av bladet som det var då første utgåva kom i 1999. Bladet har endra seg ein del på vegen frå fire sider første tida til å ligge på mellom 50-80 sider dei siste åra.

Meldingsbladet frå Ishavsmuseets Venneforeining har desse åra utvikla seg til å verte Nordens største polare magasin med faste utgjevnadar fire gongar i året.

I 2020 synest vi på Ishavsmuseet at det var på sin plass med ei ny bok basert på artiklar frå dei siste 20 åra med Isflaket. Dette resulterte i boka «Ishavsfolk fortel» som du kan lese meir om i dette bladet. 340 sider vart det, og i artiklane er det ishavsfolket sjølve som fortel. Eg vonar den vert å finne under mange juletre i år.

Men Ishavsmuseet gjev også ut ei bok til i desse dagar. Ishavsfarar Bjarne Harald Brobakk har også skrive om sine minner på ishavet og sjøfart på andre båtar. Han deler også lokalhistorie frå Balsfjord i boka si som har tittelen «Frå Balsfjord til Brandal», minner frå to ishavsdistrikta. Du kan lese meir om denne også i dette bladet.

2020 vil nok først og fremst verte hugsa som «Korona-året». Ingen har gått fri for å ikkje på ein eller annan måte fått merke dette. Slik er det også med oss på Ishavsmuseet.

I skrivande stund skulla alle oss her mo vore opptekne av gjennomføringa av den årvisse kunst og handverksmessa som har vore ein tradisjon dei siste ti åra. Denne kunne ikkje gjennomførast i år med dei restriksjonar som ligg føre.

Vi saknar også å kunne invitere til Polarkveldar med gode polarhistoriske foredrag med påfølgande tradisjonsmat og gode ishavsskrøner rundt bordet. Med ein meters regelen vert kapasiteten noko liten. Vi saknar også dei organiserte turbussane som vi er så glad i å kunne formidle denne spanande soga til. Når året no går mot slutten ser det ut til å verte ei halvering i omsetning her på museet i høve fjoråret. Det er tøffe tider.

Samstundes har dei rolege periodane av året frigitt kapasitet til å jobbe med andre oppgåver på museet. På Ishavsmuseet vil nok 2020 også verte hugsa som «Digitaliseringsåret».

Regjeringa gav Ishavsmuseet 3 mill. kr. i 2020 for å jobbe med innsamling, digitalisering og formidling. Det er gått til innkjøp av ein del utstyr som skal fornye Ishavsmuseet i utstillingane, og nokre utstillingar vert oppfriska.

Men for å ha eit innhald å vise på ein skjerm i utstilling ligg det mykje arbeid bak. Historiene må samlast inn. Foto, film og dokument må digitaliserast. Det er denne delen av arbeidet som er tidkrevjande. Formidlinga i utstilling er den enkle delen.

Vi har til saman hatt fem prosjektstillingar, i ulik storleik, som har jobba med dette gjennom store delar av året. Tusenvis av foto har blitt skanna, og mange tusen dokument er digitaliserte. Også ein del gammalt filmmateriell er snart tilgjengeleg. Mykje av dette vil etter kvart verte synleg i utstillingane på museet, og mykje vil verte tilgjengeleg på Ishavsmuseet si nettside. Nettsida har også har fått seg ei oppfrisking denne hausten.

Vi vonar vi kan få fortsette prosjektet dei komande åra. Stor takk til Johannes, Ingvill, Silje og Beathe som har gjort ein stor innsats her.

Stor takk også til dei trufaste dagnadsarbeidarane med Ståle i spissen, og til Ishavsmuseets Venneforeining for god hjelp og støtte i eit utfordrande år.

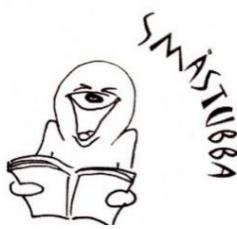
Eg ønskjer alle ei retteleg god jul og eit godt nyttår. Ta vare på kvarandre.

Brandal 13. november 2020

Webjørn Landmark  
Redaktør

# I Tønna

På deilige solskinnsdager var det en stadig like ny og strålende opplevelse å stå der oppe i den svaiende mastetoppen under den tindrende himmelen og la øynene løpe rundt synsranden innover og utover de veldige isviddene, om der var skuter i sikte, om der var sel å formerke, tegn til storm eller tjukke – ishavet har så mange overraskelser til de små menneskekrypene som fordrister seg inn i dets facinerende og spennende, menn så dødsens farlige favntak.



Sist, men ikke minst, samtalene og diskusjonene vi hadde der oppe, skipperen og min gode kamerat Kvien, mens vi jog att og fram gjennom råkene. Isjøklene hang desimeterlange fra bart og skjegg, blåsten svei som glojern i ansiktshuda, og gjorde den så stiv at det var nesten umulig å le sjøl over de viktigste replikkene.

«Det skulle gjort godt med en dram nå gutt!» sa skipperen en bikkjekald marsdag oppe i Vesterisen, og pirtet skoyeraktig til presten, den uforsonlige avholdsmannen.

Presten måtte jo forsvere seg.

«Det er bare illusjon og sansebedrag, dette med at drammen varmer. Ta tre bøtter med vatn, ei med kaldt, ei med varmt, og ei med lunka. Stikk så den eine handa i det varme vatnet, og den andre i det kalde. Og så kan du holde begge to ned i det lunka vatnet. På den eine handa vil det kjennes brennheit, på den andre iskaldt. Så lite kan du stole på det du føler. Det er som en unge når han væter på seg, han synes det kjennes varmt og godt. Men sjølsagt er ikke ungen blitt varmere, tvert imot, han bare føler det sånn!»  
«Ja, ja!» sa skipperen etter presten sin lange tirade, «Ja, ja!» sa han, mens frostrøyken sto ut av munn og nasebor som kvite dampstråler, «så vil no æ’ ta mæ, en dram, og så kan no du bløyt’ dæ’, og så fæ’ vi no sjå kem so, tåle’ kylda lengst!»

(Biskop Monrad Norderval i boka Mannen og båten)

## Innhald

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| 30 år og mykje is         | side 4  |
| Eit år i isen             | side 21 |
| Gammel kjerring           | side 25 |
| «Polarstar» 1976          | side 29 |
| Ny polarbok               | side 33 |
| «Polarfangst» forlis 1980 | side 34 |
| Som brødre vi dele        | side 38 |
| «Perlen» sitt forlis      | side 41 |
| Juletræ på Kapp Tobin     | side 43 |
| Ny polarbok II            | side 45 |
| «Aarvak» sin siste tur    | side 47 |
| Frå arkivet               | side 51 |

## 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.ishavsvener.net](http://www.ishavsvener.net)

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

**Forsidefoto:** «Polarbjørn» i sydisen. Foto Sigvald Brandal

ISSN 1891-9480

# 30 år og mykje is

## Møte med Sigvald Brandal

Av Johannes Bjarne Alme – Prosjektleiar  
Ishavsmuseet Aarvak.

20. mars 1958 gjekk der telegram frå Brandal til ishavsskuta «Aarvak» i Vesterisen. Skipper Anton Pilskog ropa ned til maskinist Bernt S. Brandal, «no kan du slappe av, du har fått deg ein avløysar».

Sigvald Brandal er fødd på Brandal, og med unntak for studietida i Trondheim har han budd på Brandal heile livet.



*Sigvald Brandal, her på brua til "Polar Duke" i 1993. Foto frå Sigvald Brandal*

Det var framleis stor aktivitet med mange skuter, to sildoljefabrikkar og selmottak i bygda på 60- og tidleg 70-tal. Saman med kameratane Johan Peder Brandal og Jens Karsten Brandal var Sigvald tidleg ivrige med flåtar på sjøen, sykle og renne på kjelke, men heile tida med eit auge for kva som gjekk føre seg på sjøen. Kva

skute kom først heim og kor stor var fangsten. Like så med kraftblokkarane, det var viktig å følgje med. Sjølvsgart gjekk dei mykje på kaiene og om bord skutene. «Å klatre opp i tønnene på Newfoundlandsskutene var ikkje så gale, det var Vesteris-skutene med lausriggen som var manndomsprøva», humrar Sigvald.

Vidare siterer han Odd Eiken «Vi var erfarne ishavsfolk frå 10-12 års alderen så mykje som vi gjekk der og høyrd om ishavet.»

Sigvald legg til at «ishavsgastane, spesielt dei på treskutene, var tøffe karar, dei var på ein måte førebilda våre.» Med Hau-Severin som oldefar, Sigvald som bestefar, Severin til onkel og Sigval-Bernt til far, er det kanskje ikkje rart at ishavet drog.

Som 13-14 åringar var det vanleg å få arbeid med å trille mjølsekkar og liknande på dei to sildoljefabrikkane. «Såg vi ein lastebåt kome, var det å kaste seg på sykkelen og spørje etter arbeid, var vi heldige og fekk, så var det å sykle attende og fortelje kompisane at eg har fått meg jobb,» smiler Sigvald.

«Eg tok til på «Polaris» hausten 1975. Då fekk eg lovnad om plass på vinterlodda, og «alle» var sikre på at skuta skulle til Newfoundland på selfangst». Draumen om selfangst var ei sterk medverkande årsak til at Sigvald tok til nettopp på «Polaris». Første del av vinteren var Bjarne Liavåg skipper, siste delen var det Lyder Holm. Det vart ikkje selfangst for «Polaris» det året, det var ein stor skuffelse for Sigvald. Etter vinterlodda gjekk «Polaris» på verkstad og starta ei total ombygging, shelterdekk, ny motor, nytt overbygg, nye lugarar og den fekk sidepropellarar.

Ei tid etter dei hadde kome heim frå vinterlodda, fekk Sigvald spørsmål om han ville vere med «Polarsirkel» til Vesterisen og løyse «Is-Ola» og «Harmoni» som låg fastfrosne. «Polarsirkel» var så godt som ny, den hadde 2400 hk med Magnar Aklestad som kaptein.

Sigvald mønstra på og 3. mai gjekk skuta frå Ålesund. Den 6. mai kom dei til iskanten. «Harmoni» som hadde propellskade, låg om lag 15 nm mil inne i isen, «Is-Ola» 20-25 nm inne. Det var stor is som var godt samanpressa, men «Polarsirkel» bauga seg godt inn gjennom.



*"Polarsirkel" inne ved "Is-Ola" som ligg godt fast i isen. Foto Sigvald Brandal*

Skuta gjorde eit par rundar kring «Harmoni» så var den laus, så vidare inn til «Is-Ola». Det var tung samanpressa is, men ingen skruing.

Sigvald minnast godt kor lita han tykte «Is-Ola» var, der den låg. Like sterkt i minnet sit gleda til mannskapet når «Polarsirkel» kom og dei skjønte at dei snart var lause. «Polarsirkel» gjekk først ut gjennom, med dei to andre tett etter. Vinden auka på, og på veg ut av isen vart det kuling. Då fekk Sigvald med sjølvsyn sjå at det er i iskanten det er farlegast, med av-vaska blåis og knultrer i dønningskanten.

Både «Polarsirkel» og dei to andre fekk seg nokre smellar, Sigvald meina å hugse at ei plate vart skifta på «Polarsirkel» etter turen. «Is-Ola» fekk skikkeleg julung der i kanten, Asle Moen fortel at mannskapet fekk ordre om å leite fram personlege eidedalar, desse vart lagt på luka om det vart så at skuta vart knust og dei måtte gå frå borde på kort varsel.

Heldigvis kom «Polarsirkel» og gjekk ved sida av og tok med det unna for det verste. Skutene kom seg velberga ut for kanten, «Polarsirkel» kursa for Ålesund, medan «Harmoni» gjekk mot Tromsø.

«Is-Ola» likte ikkje kulingen, dei gjekk til Jan-Mayen og tok ein fest. Birger Bjørkan fortel at



*"Harmoni" og "Is-Ola" kjem etter i råka til "Polarsirkel". Foto Sigvald Brandal*

hansov ei natt på stasjonen, då han køya, fekk han spørsmål om kven han trudde hadde lagt i senga sist? Det var kronprinsesse Sonja.

Sigvald fekk raskt god kontakt med kaptein Magnar, så han vart om bord. Neste oppdrag var eit lasteoppdrag til Store Norsk i Longyearbyen på Svalbard. Dette var Sigvald sin første tur til Svalbard. Etter turen tok Magnar Sigvald til side og lova han jobb om bord på turen til Antarktisk med Norsk Polarinstitutt. Den jobben hang høgt. Magnar rista på hovudet når Sigvald takkar nei for å gå om bord «Polarstrøm» og halde fram med fiskeri. «Dette kjem du til å angre på resten av ditt liv», sa Magnar då.

Til vinterloddha 1977 var den ombygde «Polaris» klar. Sigvald gjekk attende dit, skipper var Leif Igesund. Skuta var moderne med ein fin gjeng om bord. Dei fiska bra, men ikkje heilt topp. Temperaturen og vinden gjorde det til ein svært kald sesong, i blant ned til -20 grader. Sjølv om gjengen i not-bingen kava og ropa stopp, torde dei som køyrd kraftblokka ikkje stoppe i frykt for at nota skulle fryse i blokka. Så det var fleire gongar karane i not-bingen hala not til dei hadde blodsmak i munnen. Etter vinterloddha var det pussing, så fiske etter sild og makrell i Nordsjøen før sommarloddha.



"Polaris" lasta med sommarlodde 1977. Foto Sigvald Brandal

Sigvald heldt fram om bord, både vinterlodda og sommarlodda i 1978. I mellomtida var han på ein tre månaders tur i Middelhavet på seismikk med «Polarbjørn». Birger Flem og Johannes Lie var kapteinar, dei bytta midt i Sigvald sin tur. Dette var ei fin fart, sol og på alle måtar kjekt. Ove Gjerde, Lyder Holm, Olger Ekornesvåg og Leonard Sulebust som alle var kjentfolk var blant mannskapet.

Franske CGG var oppdragsgjever. Dei skaut seismikk frå Sicilia til Hellas. Skuta var full av ferskvatn som var brukt til damp-produksjon, sidan dei skaut med dampkanon. Kaptein Lie ønska Sigvald med vidare, det tykte Sigvald sjølvsagt var hyggeleg, men det var ikkje kva han sjølv ville, han sakna spenninga frå fiskeri.

Det negative Sigvald minnast frå turen er den franske maten, den var elendig. Vidare var der masse kakkelakkjar om bord. Han fortel korleis dei laga feller framfor køya for at kakerlakkane ikkje skulle kome opp i medan han sov.

Etter sommarlodda vart det 15 månader i marina, Sigvald tenestegjorde i kystvakta om bord KV «Nornen».

På ettersommaren 1980 starta Sigvald på styrmannsskulen i Ålesund. I følgje han sjølv var det eit givande år, der det vart prata fag i friminutt og på veg til og frå skulen. Han gjekk



Sigvald Brandal tenestegjorde på KV "Nornen" 1979-80. Foto frå Sigvald Brandal

i klasse med blant andre Bjørn Holstad frå Hareid og Odd Alme frå Brandal.

Odd var då 50 år og hadde masse erfaring som han gladeleg dela med ungdommane. (For eiga rekning legg eg til at med særdeles tynt teoretisk grunnlag er eg imponert over resultata til pappa dette skuleåret. Vår fantastisk gode nabo, Moldskred-Sverre, kommenterte pappa sin skulegang slik: «Dei seier at det du ikkje har i hauda skal du ha i hendene, og eg ser at veska verte tyngre og tyngre!»)

Etter skuleåret gjekk Sigvald om bord att i «Polarstrøm» som bestmann. Sildefiske på Hebridene og vidare på sommarlodda. Vinterlodda 82 var han også med «Polarstrøm». Då var det kvoter og dei var tidleg ferdig.

Når Sigvald såg at dei vart tidleg ferdig med loddefisket, tok han kontakt med Martin Karlsen, og vart lova plass som 3. skyttar på «Polarstar» til Newfoundland. «Førstereis og 3. skyttar» humrar han.

Johan Holstad var Skipper, Lyder Holm 1. skyttar og Rolf Nakken 2. skyttar.

I maskina råda Johan Gjerde og Per Larsen, Sigvald minnes at Larsen ikkje likte hardkøyret motoren fekk på fangstfeltet. Vidare var blant andre Jan Morten Bjerknes, Jostein Mo, Frode Urke, Moldskred frå Haddal, Nils Petter Brandal og dagens ordførar i Hareid, Bernt Brandal med.



*Selfangst med "Polarstar" 1982. Dette var siste året med norsk selfangst ved Newfoundland. Her ein god dagsfangst med 1500 kvitungar. Foto Sigvald Brandal.*

Samt nokre fleire som Sigvald ikkje minnast namnet.

Dette vart siste året norske skuter fangsta ved Newfoundland, slik sett var det i grevens tid Sigvald fekk realisert draumen om selfangst. Utanom «Polarstar» var det «Melshorn» og «Veslemari» av norske skuter på feltet den sesongen.

«Vi tok kvota vår, og vi var heime i slutten av april. Eg meiner vi hadde om lag 10 000 dyr. Klappmysshoa var freda, vi kunne ta blueback og hettakall. Det vart litt styr med å ta ungen utan å verte biten av mora. Vi ville unngå å skyte bluebacken, for ikkje å risikere å skade skinnet. Kvitingen fangsta vi først. Det vart lange dagar, meir 12 timer på isen, og så platting og arbeid med legge skinna utover for kjøling i tillegg.

Om morgonen var det å smøre seg nokre brødskiver som ein tok på lomma og blande ei flaske med söt saft og tok med. Vi gjekk to og to, ev. fire og fire saman på isen. Etter vi hadde slått i hel kvitungane og kutta hovudpulsårane, måtte dei blø ut i om lag 15 minutt før du kunne få dei. Dei få folka som var att om bord skuta, jolla skinna om bord og platta dei utover. Så var det å platte skinna ned i rommet morgonen etter.



*Sigvald på vakt i styrhuset til "Polarstar" 1982.*

Først fylte vi akter lasterommet. Vi binga opp heile lasterommet for at skinna ikkje skulle forskyve seg på heimturen. På den beste dagen hadde vi om lag 2000 kviting. Det var interessant og kjekt, men også ein travel tur. Vi lossa og spekka her på Brandal, det var siste året det vart spekka på Brandal.»

«Den sommaren var første året eg vikarierte om bord «Polarstar» på Svalbard. Skuta var då sysselmannsskute. I to månader var eg der. Først løyste eg av styrmann Lyder Holm. Så kom han attende, og skipper Holstad var ein tur heim, då var Lyder skipper og eg styrmann. Eg vart vikar om bord skuta kvar sommar til og med 1986. Var der ikkje ledig plass som styrmann, steppa eg inn som matros inn i mellom. Ei lærerik og fantastisk tid.

Rolf Nakken, Jan Morten Bjerknes, Tore Kokk, Johan Gjerde og Per Larsen, ein fantastisk triveleg gjeng. Rundturane var særdeles interessant, då sette vi ut olje og bytta ut oljedepot, besøkte hytter og inspiserte. Eg likte meg godt der oppe. Meste tida saman med Johan Holstad. Lærerikt og kjekke somrar. Vidare vart eg godt kjend i farvatnet rundt Svalbard. Vi tok aldri noko sjansar med «Polarstar», vi gjekk i kjente ruter, etter radaravstand og ekkolodd. Enda på den tida var der papirlappar om bord med «trygge ruter» heilt frå Ingolf Røren si tid



*Sigvald ved støtta til André på Kvitøya. "Polarstar" 1982. Foto frå Sigvald Brandal*

på «Minna». Det var ein sikker og grei måte å drive på. Sjeldan eller aldri noko styr, eg lærte å ta forholdsreglar, og såg at då gjekk det bra, noko eg har teke med meg vidare.»

«Attende frå sommaren med «Polarstar» gjekk eg om bord att som bestmann på «Polarstrøm» og sommarlodda. Der var eg også på vinterlodda og sommarlodda i 83. På vårparten var eg ein tur på «Polar Duke» som var under bygging på Kyrksæterøra. Blindheim sendte meg opp, og var med på å ta den ut frå verftet. Eg var overstyrmann. Skuta hadde Canadisk flagg og Canadisk kaptein. Oddvar Djupvik var chief. Ringstad var matros. Eg var med på innspurten til levering. Fekk ordna med dekksutrustning, arbeida med detaljar og bestilte inn verktøy og utstyr til dekk. Det var nye oppgåver for meg, som eg tykte var interessante. Når utstyret kom, var det å lage til og organisere. Og eg var med på sluttinspeksjon av skuta.

Etter overleveringa gjekk vi skuta til Sunnmøre. Først til Hjørungavåg Verkstad, der ein liten tilleggsjobb vart utført. Så ein tur innom Odim i Ulsteinvik der fleire vinsjar vart montert. Vi la frå oss skuta på Skutvikpiren i Ålesund. Eg hadde kome inn på skule, så eg skulle ta til der.»

«Skulen starta kring 20.august. Det var Maritim Høgskule, i Ålesund vart den kalla Fiskeriteknisk høgskule. Men det var same faga og vi fekk same papira som dei andre høgskulane. Johan Peder Brandal og eg gjekk



*Besök på Gråhuken. Johan Gjerde (fv) Sigvald Brandal, Marit Karlsen og Johan Holstad. Marit overvintra her saman med Steinulf Smith-Meyer*

saman. To år på høgskulen i Ålesund og eit år i Trondheim. Då var det vårt mål å kome oss på båt og sjøen. Det var mykje studering og lesing desse åra. Vi arbeida veldig hardt. Dette var eit tøft skulesystem, men eit godt miljø.

I starten var det mykje realfag, teori, truleg for å skremme vekk dei minst motiverte. Vi var bestemte på at dette var utdanninga for oss. Vi pendla på hurtigbåten, og la att litt pengar på utestadane i Ålesund og sjølvsagt på Hareid og Ulstein hotell. Om sommaren var eg på «Polarstar» på Svalbard. Rieber som eg hadde avtale om jobb med og litt støtte frå, var innforstått med dette.

«Siste året var det Skipsadministrativ line i Trondheim. Her var det folk med variert bakgrunn, mange tok dette for å stå sterkare med omsyn til å få jobb i land. Då oljeselskapa var der for å rekrutterte, var det to stykk Brandal som ikkje møtte. Når året var ferdig, gratulerte rektoren oss med resultatet, vidare sa han at dokke to skal eg prate med om fem år, då angrar de på at e ikkje såg mot oljeselskapa, de kunna i det minste møtt fram når dei var her. Vi var heilt sikre på at vi ikkje kom til å angre.».

Dei hadde lagt ned ein stor innsats, jobba mykje og kom ut med gode papir. Dei var to saman, som både konkurrerte, hjelpte kvarandre og hadde mykje kjekt saman.



På tur til Antarctic med 'Polarbjørn' 1986-87.  
Foto frå Sigvald Brandal

Etter studieåret i Trondheim reiste Johan Peder om bord «Norsk Barde». Sigvald reiste først to månader til Svalbard med «Polarstar». Han hadde no teke over Sigvald-garden i Brandal, og hausten vart brukt til arbeid der saman med Rise-bygg.

Ut på hausten ringte Rieber, Sigvald fekk jobb om bord «Polarbjørn» som 1.styrmann, og skulle vere om bord skuta på heile turen til Antarktisk. Sigvald reiste til Hobart i begynnelesen av desember og var med heile sesongen i Sydisen. Hans gamle kjenning, Magnar Aklestad var kaptein. Sigvald vart teken godt i mot av Magnar og eit flott mannskap, blant andre Lervåg, Atle Gaasø, Johs Brandal, Helge Verpeide og Svein Giskehaug. Skuta segla ned Hobart og heim med minimum bemanning. Så bemanna dei litt opp til sjølve antarktisekspedisjonsturane.

Asle-Bjørn Røyseth og Sigvald reiste ned saman. Den sesongen gjorde «Polarbjørn» seks turar til Dumont D'Urville. Midt i Sigvald sin tur, bytte resten av mannskapet. Då kom Leif

Magne Gaasø om bord som kaptein. Det er eit tøft havstykke mellom Hobart og Dumont D'Urville. Det hendte dei klarte turen på 5,5 døgn, men ofte tok det både 7 og 8 døgn. Der var mange isfjell, og eit isbelte på 25 – 50 nm. Det var været på kryssinga som var utfordringa. Stort sett gjekk alle turane med fullasta skute. Den tida var det brukt mykje vaier, klips og strekkfiskar til sikring. Ny vaier er olja, og med det glatt, så surringane måtte inspirerast og strammast etter ofte. Etter slike overseglingar var det alltid ei glede å kome inn i isen, då vart det rolegare.

Der var nokre øyar, så det hendte isfjella blokkerte innseglinga. Der var fortøyingspunkt i land, to framme og to akter. Vanlegvis med 10-20 meters klaring. Skuta låg trygt og godt der. Det hendte at isfjell hadde teke losseplassen. «Polarbjørn» hadde sidepropell både framme og akter (sett inn seinare), og Joystikk. Når isfjella låg i vegen hendte det at dei låg berre med baugfortøyning og så brukte sidepropell akter til å halde skuta på plass.



*Sigvald helsar på dei innfødte i Antarktis. Foto frå Sigvald Brandal.*

Utfordringa på turen var redsle for at last skulle begynte å bevege seg. Skuta hadde også mykje bunkers med. Der var om lag 35 køyar om bord. Det var alltid med franskmenn på seglingane. På sesongens første og siste turen var det full skute. Dei hadde med flåtar som vart lagt ved skutesida og lasten dei hadde med, vart lossa ned på den og så frakta i land. Mindre ting hendte det seg at helikoptera tok direkte frå skuta og flaug inn på land. Helikopteret hadde dei med ned første turen og tok med heim på den siste. Skuta hadde eit høgt lasterom, så var å ta av rotorblada og sette helikopteret rett ned i lasterommet. Det var sjølv sagt viktig å ikkje skade noko av lasten eller utstyret dei hadde med, ekstra viktig var det å ikkje skade på helikopteret på turen ned, då ville heile sesongopplegget verte utfordra. Etter at turen på om lag tre månader i sydisen var over, flaug Sigvald heim frå Hobart.

Våren 87 vart Sigvald tilboden jobb som overstyrmann på «Polar Queen», (2 x 2200 hk på ein propell) kaptein Magnar Aklestad. Første oppdraget var ein tur til Svalbard med olje, forsyningar, skraper, utstyr og salt til båtane

som dreiv med skjellskraping på nordsida av Svalbard. Det vart ein svært interessant tur. Dei lasta opp i midten / slutten av mars og gjekk nordover. Skuta var fullbunkra og godt lasta. Enda til ein heil ny fabrikk til «Holberg» hadde dei med. Det var eit år med mykje is, dei møtte nyfrossen is allereie på vestsida av Spitsbergen. Der bunkra dei ein reketrålar.

Det kom då fram at det låg to reketrålarar fastfrosne inne i Isfjorden. Ei av dei store kystvaktene («Senja» eller «Nordkapp») hadde forsøkt å kome seg inn og løyse dei, men hadde ikkje klart det. Også ein isgåande slepebåt, «Kraft Johansen», hadde kome opp for å bidra. «Polar Queen» fekk spørsmål frå dei to reketrålarane om dei kunne kome å bryte dei lause. «Polar Queen» var inn til iskanten og kika, men sidan dei var fullasta, svara Magnar at dei hadde ikkje moglegheit til det ne. Kystvakta som låg der og kila seg inn i isen heilt ut i kanten, var overberande og nedlatande. «Polar Queen» gjekk nordover. «Vi skal sjå når vi kjem sør igjen», sa Magnar til Sigvald.



*Reketrålaren "Porsangergutt" låg godt fast i isen då "Polar Queen" kom å løyste dei. Foto Sigvald Brandal*

På heile turen var det streng ordre frå Magnar om å halde øyrene opne for alt som skjedde i Isfjorden. «Polar Queen» hadde med journalistar frå Bergens Tidene og Fiskaren, kanskje ana reiarlaget at det kunne verte ein vellykka «bergingsaksjon»? Uansett måtte leveransen til skjellskraparane utførast først. Skuta gjorde oppdraget, leverte fabrikken, salt, utstyr og olje osv. Dei bytta også folk, i alle fall til ein båt, minnast Sigvald. Heile flåten låg i området kring Moffen. Der var også ein del nyfrossen is. Været var stille og kaldt. «Polar Queen» braut også litt is til dei som ønska og trengte det.

Etter dei var ferdige der, sette dei kurs sørover. Iskanten i Isfjorden hadde krympa litt, den låg ca. ved Grønfjorden. Dei to reketrålaraane «Porsangergutt» og «Nergård Senior» låg like faste. Dette var forholdsvis små fartøy, Sigvald anslår dei til å vere 30-40 meter lange, med lite maskinkraft. Dei hadde vore inn til Longyearbyen og bunkra osv. Dei skulle verte følgde av kystvakta ut, men når isen vart tung, hadde kystvakta gått frå dei, og dei vart faste. No hadde dei lagt slik i 30-40 døgn.

Frå «Polar Queen» såg det ut som at kvar gong kystvakta forsøkte å bauge seg inn i isen, så sette den seg fast, og isbrytaren «Kraft Johansen» måtte løyse den kontinuerleg. Trass i stor



*"Nergård Senior" er bauga laus frå den teite isen av "Polar Queen" med Sigvald i tønna. Foto Sigvald Brandal*

maskinkraft, var det lange rette skutesider og ingen isbrytareigenskapar, altså meir som ein kile som køyrd seg fast i isen.

Magnar oversåg kystvakta og hjelpare, han berre kika seg rundt, gjekk litt inn i isen før han sa «dette klarer vi». Sjølv gjekk han i tønna og begynte å bauge innover. Sigvald sto nede på brua og følgde med og lærte. Dei begynte om morgonen å bauge, og ut på ettermiddagen var den første reketrålaren laus. Då kom Magnar ned frå tønna og sa til Sigvald: «Neste er din». Skuta klivra godt i isen, altså braut den isen godt. Sigvald passa på å bryte litt bredt. Slik åt dei seg fram, ei skutelengd i gongen. «Det gjekk eigentleg ganske radig» seier Sigvald. Når dei nærma seg siste trålaren såg han folka på dekk, og han hadde aldri følt seg så elska av nokon, som av dette fastfrosne trålmannskapet.

«Polar Queen» tok med dei to trålaraane ut for iskanten, såg at alt var vel, og «leverte» dei så over til kystvakta. Det var ein bra dag for Rieber og kaptein Magnar Aklestad, og ein heller dårleg dag for kystvakta, som hadde flira og håna «Polar Queen» som trudde dei kunne klare det som kystvakta ikkje makta.

Sigvald segla no fast overstyrmann på «Polar Queen».



*"Polar Queen"* på Grønland i 1988. Foto Sigvald Brandal

Sigval Brandal (tv) og Magnar Aklestad, med lang fartstid i islagde farvatn, nyt kaffien i sola på bruvingen. Bilde er frå "Polarbjørn" i Antarcxis sesongen 86-87 til Dumont Durville. Fransk expedisjon. Foto frå Sigvald Brandal

Sommaren 88 vert det tur med forsyningar til dei danske stasjonane på Nordaust-Grønland.

Peter Josvald Brandal var kaptein. Lasta vart teken om bord i Ålbord. Turen går til Danmarkshamn og Daneborg. Det er forskjellig utstyr, passasjerar, olje og bytte av mannskap. Samt eit helikopter, med ein flygar frå Skåne.

Endeleg fekk Sigvald oppleve Aust-Grønland, det var like spesielt, storlått og vakkert som han hadde høyrt. Ein dag fekk dei løyve av danskane til å reise opp til eit vatn og fiske. Der var ei lita hytte med garn til å fiske med. Det var loddtrekking blant mannskapet, Kåre Urke og Sigvald vart vinnarane.

Helikopteret flaug dei inn. Sigvald var sjølv sagt usikker på dei danske garna, så dei smugla med seg ei landnot for å kaste etter røya. Piloten var med på gamet, han visste dei hadde den med. Fokuset på nota og i gleda av å skulle få sjå meir av Grønland, gløymte dei maten.

Heldigvis hadde dei hugsa konjakflaska, så den berga livet deira den natta. I nota fekk dei ikkje noko, men med garna fiska dei heile 150 flotte røyer. Dei snudde garna i eininga og var heilt øsne over all den fine fisken.

Dei hadde kaffi og konjakk og sat der og leika fangstfolk. «Danskane trudde vi hadde fått 5 -10

fiskar. Flygaren som hadde vore på Grønland tidlegare, sa at vi måtte ikkje fortelje kor mykje vi hadde fått, då ville danskane verte galne».

På flyturen såg dei moskus, då måtte flygaren tøffe seg litt, og dei fekk sjå kor raskt dyra stilte seg opp i forsvarsformasjon, «Carre», med største dyret forran. Dei såg rett skumle ut når dei sto slik. På heimveg var skuta opp til Jan Mayen, der forskarane gjorde diverse observasjonar og prøvetaking.

I dei komande åra var det ekspedisjonsturer til Antarktis om vinteren, og Nordsjøen med ROV-arbeid resten av året. I Nordsjøen gjorde dei mange «Pipeline inspeksjon». «Polar Queen» hadde DP0 klasse. Når dei gjorde rørinspeksjon, «lurte» dei systemet med å feste ein transponder på ROV'en, då følgde skute den. Det var operatørar som køyrd ROV, ofte Stolt Nielsen. Stort sett var det Magnar Aklestad og Peter Josvald Brandal som var kapteinar. Men også Ivar Slettevoll og Leif Magne Gaasø var der.

På ekspedisjonane til Antarktis delte mannskapet turane mellom seg på følgjande måte: Eit år var det eine mannskapet som gjekk skuta nedover, og henta den heim, og det andre mannskapet gjorde sjølve ekspedisjonsturane i sydisen. Året etter bytta dei. Så på fire år om bord «Polar Queen» fekk Sigvald to seglingar opp og ned, og to vintrar i Antarktis. Ekspedisjonane han var i sydisen med «Polar Queen» var med Italianarane i 87/88 og for Australiarane i 89/90.



"Polarbjørn" i dokk 1991. Foto Sigvald

I 1991 fekk Sigvald tilbod om kapteinjobb på «Polarbjørn». Løypa i Rieber var slik på den tida, ein måtte starte på ein eldre og mindre båt, og så arbeide seg oppover. Sjølvsagt takka han ja. Første turen gjekk til Svalbard med eit oppdrag for universitetet i Washington, det var i juni og turen gjekk til Storfjorden. Der sette dei ut nokre tripod, straummålarar. Dei kom seg ikkje så langt austover grunna isen, så sidan gjekk dei litt sørover og så austover forbi Tusenøyane og like til Hopen og gjorde målingar. Det var ein tur på 14 dagar.

Det neste oppdraget var hakket meir spanande. Det var for Forsvarets Forskningsinstitutt og var hemmeleg. Dei fekk om bord marinejegerar i Tromsø og gjekk til Sørkapp. Dei hadde med to store gummibåtar.

Frå Sørkapp starta marinejegerane med ei gruppe som gjekk fjøra, medan ei anna observerte frå gummibåten. «Polarbjørn» fekk oppgitt henteposisjon, og gjerne eit anna oppdrag på dagen. Så var det å få dei om bord til god mat etter ein lang dag med mykje trakking i

fjøra. Sigvald seier det var svært proffe folk, som var kunnskapsrike, positive og som aldri klaga. Oppdraget var som sagt hemmeleg. Det Sigvald registrerte var at tre miner frå krigens dagar vart sprengd. «Sjølvsagt både såg dei og registrerte alt kva dei trefta på, enten det var gamle eller nye spor av aktivitet,» legg Sigvald til. Dei følgde kysten nordover, Hornsund og Bellsund, var ein tur innom Longyearbyen, gjekk rundt Forlandet og vidare nordover. Ved Sjuøyane vert dei stoppa av isen, så då gjekk ferda attende. Inn i Kinnvika, ned Hindlopen, Freemannssundet, Storfjorden Rørenbukta og vidare sørover. Heile turen varte i ein og ein halv månad, på alle måtar ein interessant tur.

Etter at oppdraget på Svalbard var over, gjekk turen til via Ålesund til Bremerhaven, der dei gjekk inn i charter. Vidare til Kanariøyane der eit miniseismikkskipet (ei «pram») vart henta og slept til Middelhavet.

Det neste året var «Polarbjørn» moderskip til dette miniseismikkskipet medan det skaut seismikk i Middelhavet og Adriaterhavet.



*"Lance"* i sydisen 1992. Foto Sigvald Brandal

Ut på året i 1992 kom det informasjon om at Norsk Polarinstitutt skulle ha to skip til neste års ekspedisjon til Sydisen. «Polarbjørn» og «Lance» vart leid inn. Sigvald var med på møte med Polarinstituttet der oppdraget vart diskutert. Etter avslutta oppdrag i Middelhavet vart skuta gjort klar til ekspedisjon. Kaptein Magne Hjelle gjekk skuta ned til Cape Town, der Sigvald kom og hadde den på ekspedisjonen i sydisen. Audun Gården var styrmann på turen. Dei to skutene var i ulike oppdrag.

Det var mest last om bord «Polarbjørn», medan det var flest forskarar på «Lance». Dei gjekk to turar frå Cape Town, inn til den svenske Wasastasjonen, og den andre til norske Troll, som då var under oppføring. Fleire gongar møtte dei «Lance» i isen. Alt som var planlagt vart utført, såleis var ekspedisjonen ein suksess. Den største utfordringa på turen, møtte Sigvald når overstyrmannen fekk lungekollaps. Takka Sigvald og ein sta helikopterpilot, gjekk det heile bra. (Dette kan du lese om i Isflaket 3/2011) Det heile var svært alvorleg, og truleg stod det meir om minutt enn timer før overstyrmannen ikkje hadde stått det over.

Kaptein Jan Johansen på «Lance» var ein alle tiders kar, ein dyktig ishavsmann, flink sjømann

og ein god kaptein, men han hadde lite erfaring frå internasjonal innklarerering og heller ikkje var han spesielt språkmektig. Så når skutene kom til Cape Town vart Sigvald invitert over til «Lance» for å hjelpe Jan med papirarbeidet i samband med innklarereringa, noko Sigvald gjorde med stor glede.

Attende i Bergen kom Bergens Tidende på kaia og intervjuja kaptein Brandal om turen. Det var ingen nye oppdrag som sto klare for «Polarbjørn.» Sigvald vart spurta om han kunne tenke seg å verte kaptein på «Polar Duke» som gjekk i charter for Amerikanarane i sydisen ut frå Punta Arenas i Chile. Magnar Aklestad skulle pensjonere seg, og Rieber ønska Sigvald som erstattar. Dette var absolutt av interesse.

I mellomtida vart det to turar på sysselmannsskuta «Polarsyssel» (Ex «Polarsirkel») på Svalbard. Trass i det var ein del år sidan han var i den tralten med «Polarstar», var det som å kome attende til noko kjent og kjært. Vanlege oppgåver som rundtur og kulturutveksling til Russarane, og på toppen av det heile var det vêrmessig ein flott sommar.



*"Polar Duke" i sydisen 1993. Sigvald var kaptein ombord på turane i sydisen i fire år.  
Foto Sigvald Brandal*

I November 1993 reiste Sigvald til Punta Arenas for det første mannskapsskiftet. Første turen reiser han som styrmann saman med kaptein Magnar Aklestad. Karl Sandvik frå Misund var kaptein på det andre skiftet. Allereie på dette tidspunktet jobba politiske krefter i Amerika for å få inn båt med amerikansk flagg. Forskarane såg slett ikkje fram til det. Dei meinte amerikanske sjøfolk ikkje kunne måle seg med kunnskapen som nordmennene hadde til denne typen oppdrag, så dei beint fram grudde seg til ei slik endring.

Mannskapet på «Polar Duke» hadde stort fokus på å bidra og gjøre forskarane og oppdragsgjevaren fornøgde. Var der eit spørsmål eller eit problem, gjekk alle på det med intensjon om å løyse det, helst betre enn oppdragsgjevaren forventa. Dette gjorde at både mannskap og oppdragsgjevaren sine folk trivdas om bord. Å krysse havstykket mellom Syd-Amerika og Antarktis, Draken, kan vere krevjande. I forhold til seglingane frå Tasmania

til Antarktis var det heller korte kryssingar. «Polar Duke» gjekk heile året, sommar og vinter. Den største skilnaden var mørket, stormane var ikkje merkbart verre vinteren enn sommaren. Dei hadde stor respekt for havstykket og ikkje minst når dei kom til Antarktis. Dei var stort sett aleine båt i området, så det ville vere ein alt for stor risiko å ta unødige sjansar. Så litt av taktikken frå Svalbard med å gå kjente ruter vart brukt. Amerikanarane hadde stor tillit, dei var høflege og hyggelege, så mannskapet var inspirert av det. Sigvald var der i meir enn fire år, så det vart mange kryssingar desse åra.

Ein typisk tur var frå Punta Arenas med 25-30 forskrar ned til Palmer Station, der dei ofte vart invitert i land. Så var det ut på forskingstokt, attende til Palmer Station, og ta med forskrarar som var ferdig med oppdraget, attende til Punta Arenas. På det som vart siste turen til «Polar Duke» i 1997 for amerikanarane, var der med mange prominente forskrarar. Sigvald seier han sjeldan brukar verte rørt av charstrar, «men når to



*Sigvald ved "Polar Bird". Bilde er tatt på Grønland under filminspeling 2001. Foto frå Sigvald Brandal*

vaksne professorar i 60-åra hang rundt halsen på meg og gret, må eg seie gjorde inntrykk. Dei var så takknemleg for alt vi hadde gjort for dei, og dei verkeleg frykta korleis det ville verte med eit amerikansk mannskap.»

Etter fleire avsluttingsmiddagar, besøk av aviser og tv, slutta dei av og kursa nordover. Sigvald gjekk frå borde og reiste heim frå Panama. Neste tur om bord gjekk til Seattle, der dei taua ein «fisk» over Stillehavet. Altså ein sonar som loddar opp trassé for ein kabel som skulle leggast over til Japan.

Det vart fleire mindre jobbar for «Polar Duke» og Sigvald likte desse langt dårlegare enn åra i sydisen.

Rieber hadde kjøpt ein stor isforsterka lastebåt med isbrytarbaug, «Ice Bird» og kalla den «Polar Bird». Den skulle på ekspedisjon til Antarktisk for India. Trass han var skeptisk, takka Sigvald ja til den utfordringa. Han flaug til Goa, og gjekk om bord der. Oppdragsgjevaren hadde med 110-120 personar på turen. På akter lasteluka, trear-luka var det plassert ein bummkul. Vidare hadde skuta to 40 tonns kraner. «Skuta hadde knappe 5000 hk, noko som var



*Bilde er tatt frå brovingen til "Polar Bird" før avgang Goa til Antarctic. Des 97.*

heller lite på eit så stort skip i Antarktis. Vidare var der lange rette skutesider, slett ikkje noko å bauge med, meir som ein kile». Det er heller ikkje å stikke under ein stol at det var utfordrande å gå for indarane.



*Sigvald på brovingen Ombord Polar Bird, Indisk expedisjon til Mitri sesongen des 97 – mars 98. Bilde er tatt tidlig på turen ved ankomst. Foto frå Sigvald Brandal*

«Vanlegvis stille charrar med ein toktleiar, her var det minimum åtte mann i alle møter.

Han som gav uttrykk for å vere sjefen, synte seg ofte å ikkje vere sjefen for det vi diskuterte, då var det ein heilt annan, som kanskje ikkje var til stades ein gong.» fortel Sigvald. Dei lærte at for utstyr som sveiv rundt, var det Navy-folka som bestemte. Det var litt uorganisert kaos, og dei likte slett ikkje å høyre på erfaringa til kaptein og mannskapet. Då skuta kom inn til basen var det flott vær med gode losseforhold, Sigvald pusha på og ville ha dei til å starte å losse. Men nei, då var det steinplukking og sightseeing som sto på programmet.

Opplegget var at containerane skulle lossast på land og settast på nokre sledar med containerfeste. Ein heilt vanvitig tanke, men det var ikkje snakk om å kome i gang med dette når forholda var ideelle. «Nei ingen ting hasta, same kva vi masa. Vi var sjølv sagt redde for at været og forholda skulle snu, og at vi då ikkje ville klare å losse skuta, men dei var ikkje forkava. Tida gjekk, og når isen minka bort og tungsvellen kom, ja då var dei klare til å

begynne å losse. Det er unødig å legge til at dette var slitsam materie å arbeide med. Ei lekse lærte eg, det var heilt bortkasta å mase på ein indar. «Polar Bird» fekk gjort det vi skulle og indarane



*Sigvald og "Polar Bird". I fastiskanten ved Princesse Astrid kyst. Indisk expedisjon 97-98. Foto frå Sigvald Brandal.*

var tilfreds. Dei australske helikopterpilotane hadde stor erfaring frå ekspedisjonar i Antarktis, og dei var ei viktig brikke i suksessen.»

Seinare i 98 er Sigvald ein snartur om bord i «Polar Duke», han skulle sjå til arbeidet når den vart rigga for seismikk. Dette arbeidet vart gjort nord for St Johns. Han var der i fire veker, dei sleit med utstyret, men kom seg omsider ut og fekk teste og skyte litt.

Det såg ut til å vere langt i mellom oppdrag i isen, så Sigvald takkar ja til å gå om bord seismikkskipet «Ramform Viking» som kaptein. Det var ein kjempefin båt, godt utrusta og alt låg godt til rette, Sigvald trivdas bra om bord, men det var ikkje hans type fart. Rieber visste at han ikkje ville vere på seismikk for alltid.

I 2000 signerte Rieber kontrakt med Australia for tre sesongar i Antarktis med «Polar Bird». Sigvald gjekk om bord som kaptein. Oppdraga var for sesongane 2000/2001, 2001/2002 og 2002/2003. Dei hadde fem stasjonar. Dei to mannskapa delte turen i mellom seg. Sesongen i Antarktis var frå November til Mars/april. Resten av året var det lastefart i Østen. For «Polar Bird» var det Antarktisekspedisjonane som var den økonomiske berebjelken. Resten av året gjekk skuta i fraktfart i Austen. Det var



*Filminnspeling på isen ved Grønland. Sigvald var kaptein på "Polar Bird" då denne vart base for BBC si store filmsatsing om Shackleton.*  
Foto Sigvald Brandal

lærerikt og interessant, men det vart lite pengar til overs av denne farta.

Etter sesongen 2000 / 2001 kom Per Erdal frå charter-avdelinga hos Rieber på besøk. Han var i førstninga litt hemmelegheitsfull, men klarte ikkje halde maska lenge. Det var snakk om ein filmjobb for BBC. Til Grønland og filme Shackleton si reise med «Endurance» og den eventyrlege berginga etter skuta hadde forlist. Mannskapet var litt tvilande til seriøsitetten i starten, men etter ei tid kom folk frå BBC om bord og kika på skuta.

Per sine formaningar om at her er all fokus på løysingar, song i trommehinnene, og mannskapet stod på og «selte inn» «Polar Bird». Av ting som måtte endrast og riggast til, var blant anna ein hydraulisk gangveg som dei kunne vinsja ned, den kravde litt ombygging. Vidare var der litt som måtte endrast og lagast til for eit omkledingsrom. Filmselskapet fekk mannskapslugarane, mannskapet flytta fram i bu-modulen. Kontakten vart signert.

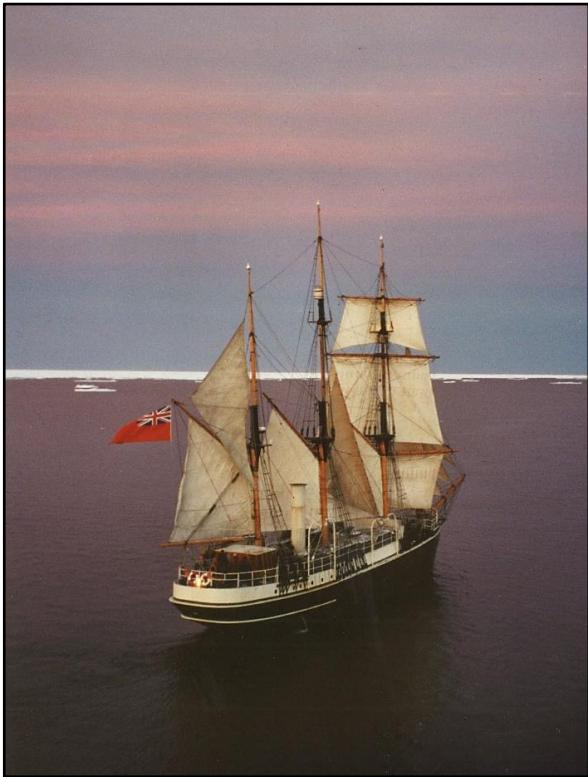
Etter neste fri-tur reiste Sigvald, overstyrmannen og maskinsjefen til London og hadde møte med BBC. Det vart eit heller kort møte, der

dei svarte på det som kunne svarast på, mens det som gjekk på is og forhold, gav Sigvald beskjed om at det måtte løysast på plass når ein såg forholda.

Den 15. mai gjekk han om bord i den vesle byen Chatham, der «Polar Bird» låg og tok om bord utstyr og mange containerar. Også ei kappe og leider ned frå luka til containerane måtte dei få laga til. Kaptein si einaste bekymring var at skuta var sold inn med sidepropell framme, den hadde vorte skada i Antarktis, og hadde ikkje vorte reparert, så sidepropell forran (som fungerte) hadde dei ikkje. Dei var eit mannskap på 19. Richard Johansen var båtsmann. Dag Hareide overstyrmann. Skikkeleg gode folk. Første stopp var Reykjavik, der filmfolka kom om bord. Også helikopteret vart teke om bord der, med ein dyktig svensk flygar. Det var mange artige fok.

BBC var redd for kosten om bord, så dei hadde sikra seg med to eigne kokkar. Det synte seg at dei slett ikkje var vant å koke om bord ein stor båt, så det var dagar det var smått stell med maten til BBC og deira folk. Dei tok dette opp, og løysinga vart at skipets kokk fekk dei to britane under seg og koka same maten til alle om bord. Då kom smila attende på filmfolka.

Frå Reykjavik kursa dei mot området utanfor Angmagssalik. «Polar Bird» gjekk i følgje med



Seglskuta som fikk rolla som "Endurance" i filmen. Foto Sigvald Brandal

seglskuta som skulle spele Shackleton si skute «Endurance», så det gjekk ikkje særleg fort. Både filmfolka og Sigvald leita etter dei rette isforholda som skulle illustrere isen i Antarktis. Medan dei leitte, fekk dei filma masse både av «Endurance» og dei tre småbåtane i lett drivis, dei filma både frå skuta og med helikopteret som hadde vidvinkelkule hengande under cockpitene. Det var fasinerande å legge merke til alle detaljane på dei tre livbåtane som var eksakte kopiar, ekte hampetau vart brukt og så vidare. Det heile var langt meir gjennomført enn kva sjøfolka hadde venta.

Ein dag helikopteret hadde vore ute i oppdrag, og kom attende, var det arbeid på dekk og lasteluka som helikopteret brukte lande på var oppteken. Sigvald sa med flygaren at han kunne sette helikopteret ned på ei isflo, så skulle han få beskjed når dei var klar til å ta det ned ombord. Piloten kom då attende og lurte på om Sigvald meinte isen ville halde helikopteret. Sigvald humra litt da, men svara at det var han heilt trygg på, men om han ikkje kjente seg komfortabel, fekk han heller stå der, med rotoren i gang. Skuta med sine 7000 tonn klarte

ikkje bryte flora, da var det openbart at eit lite helikopter på knappe eit tonn ikkje ville reise gjennom.

BBC hadde med eit eige firma, Pols a Part, som skulle ta seg av organiseringa og sikkerheita på isen, sette ut containerar og rigge klar, og ikkje minst ta vare på tryggleiken. BBC erfarte raskt at kaptein og mannskap hadde stor erfaring og kunnskap om is, så dei var raske å diskutere med dei også. Dette var kanskje ikkje heilt som Pols a Part ønska. Dei var litt skeptiske i starten til dei norske sjøfolka, men etterkvart tina dei opp, og skjønte at mannskapet definitivt hadde kunnskap som kom sluttresultatet til gode. Skodespelarane var audmjuke og høflege folk. Der var ingen nykker. Det gjekk ikkje mange dagane før Sigvald skjøna at å vere filmskodespelar handla i stor grad om å vente. Dei kunne vente i timesvis på rette lyset, for ikkje å snakke om å ta opp att og opp att same scena berre for at håret låg litt feil, «akkurat som om Shackleton brydde seg om det når han skulle berge livet til mannskapet sitt.»

Det tok litt tid før dei fant ei stor isflo, men etter eit par dagar kom dei fram til ei som var større enn ei fotballbane, og såg solid ut. Der la dei til, og fekk utstyret og folka ned på isen. Sigvald instruerte om tryggleik, spesielt om flaket delte seg, var det viktig at ikkje nokon begynte å skulle hoppe over råkene eller gjøre andre mindre gjennomtenkte handlingar. Vidare, dersom «Polar Bird» fløyta, var det å kaste frå seg alt og kome seg om bord i skuta.

«Ved den store flora fekk dei filme i nesten tre døgn før den brakk i to. Filmfolka var tilfredse og kalla dagane for ein stor suksess. Etter dette gjekk dei inn til Angmagssalik. I det området vart turen over Syd-Georgia og når dei kom ned til Strømnes filma, då vart det brukt mykje helikopter, både på oversiktsbildar, men også på nærfilming. Etter ei tid fekk «Polar Bird» beskjed om at no var dei ferdige. Filmfolka var ekstremt tilfreds med det dei hadde fått filma. Då var det å gå attende til England og avslutte ekspedisjonen.»

Av regissøren av filmen om Shackleton fekk Sigvald ei bok med ei personleg helsing i, der



*Heile "familien", både mannskap og filmfolk som var med på turen til Grønland 2001. Foto fra Sigvald Brandal*

har regissøren skrive, at sjølvsagt villa det vorte film utan Sigvald, men Sigvald sin kunnskap gjorde det definitivt til ein betre film!

I 2003 hadde «Polar Bird» gjort siste turen for Australia. Dei var ute i marknaden og prisa turane i åra framover. Rieber og «Polar Bird» klarte ikkje konkurrere med Russarane, som bydde inn ein større båt til halve prisen. På siste turen hadde Rieber med «gjestar», det var dei som sidan kjøpte skuta.

Etter at «Polar Bird» vart sold, fornya Sigvald DP-kurset sitt, og han gjekk om bord «Polar Princess». Offshore utvikla seg raskt, og der var mykje spanande som gjekk føre seg. Det såg därleg ut med omsyn til fleire ekspedisjonar til polare strøk. Vidare var det mange reiarlag som hadde langt større oppdrag innan offshore enn Rieber, så i 2006 etter 30 år i reiarlaget, slutta Sigvald og begynte i Rem Offshore.

Det er eit anna kapittel. Han fekk bruke kunnskap sin i eit ung og veksande reiarlag, og han fekk ta del på byggetilsyn. Ulike og krevjande oppdrag var kvardagen og han var med på mange interessante oppdrag. Sigvald treivst svært godt i Rem Offshore, der var

mange trivelege og kjekke folk, med reiar Åge Remøy i spissen.

Når eg ber Sigvald sjå attende på åra på sjøen, spesielt i rolla som kaptein, seier han at etter som han fekk meir erfaring vart det viktig for han å få mannskapet, altså teamet, til å fungere best mogleg. Ja, han seier det var ei personleg interesse å få dette til, å inkludere alle, få dei til å fungere og trivast saman, og så få dei til å yte det vesle ekstra. «For å få dette til måtte eg mange gongar bruke meg sjølv, men det var alltid verd det når eg såg resultatet.»

«Magnar Aklestad var den som lærte opp alle oss som kom inn i Rieber og skulle på ekspedisjonar i polare strøk. For meg personleg har Magnar betydd mykje, ein kaptein og person, eg set umåteleg høgt.»

Tida på «Polar Duke» står for Sigvald fram som den beste tida av alle dei åra i Rieber. Det var noko ekstra med det mannskapet og samspelet med dei amerikanske forskarane.

Stor takk til Sigvald som delte «30 år og mykje is» med Isflaket sine lesarar.

# MOSAiC - Eit år i isen med MS *Polarstern*.

Multidisciplinary drifting Observatory for the Study of Arctic Climate.

Oktober 2019 - oktober 2020

Av Magnus Sefland

MOSAiC er namnet på eit forskingsprogram som det tyske forskingsinstituttet Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung har gjennomført i løpet av eit år frå haust 2019 til haust 2020. Programmet bestod i å la forskingsskip og isbrytar *Polarstern* drive med is og havstraumar over Polhavet, om lag på same måte som Fridtjof Nansen og polarskuta *Fram* gjorde i 1890-åra. Men med heilt anna utstyr og heilt andre forskingsressursar.



"*Polarstern*". Foto Hannes Grobe, Alfred Wegener Institute, Wikimedia.

Formålet med ekspedisjonen var å få betre innsikt i det globale klimaskiftet. Arktis blir i forskarkrinsar sett på som episenter for global oppvarming. Straumforhold i både atmosfære og hav har stor innverknad på klimaendringar over det meste av kloden.

Forsking viser temperaturstiging i både atmosfæren og havet, med issmelting, stigande havnivå, våtare og villare ver. Isbjørnen får mindre is å jakte frå, selen får mindre is å kaste på. Issmelting vil opne for nye seglingsruter for

skiparfart og for oljeleiting i havområde som tidlegare ikkje var tilgjengelege for slik verksemnd.

## Fridtjof Nansen og *Fram*:

Nansen let *Fram* fryse inne i isen ved Nysibirøyane og dreiv med is og havstraum over Polhavet, blant anna i eit forsøk på å nå den geografiske Nordpol. Drifta tok tre år: 1893-96. *Fram* kom ut i ope hav mellom Svalbard og Grønland. Det lukkast ikkje Nansen og lagkameraten Hjalmar Johansen å nå heilt til polpunktet. Men på ferda vart det gjort verdfull forsking.

Alfred Wegener (1880-1930): Tysk geofysikar og meteorolog. Han deltok i fleire ekspedisjonar til Grønland i tidsrommet 1906—30. Han vart sakna under hundesledeetur på isen på breddegrad om lag ved Danmarkshavn i 1930. Funnen død i 1931, truleg død etter hjartesvikt.

Fekk si grav i grønlandsisen.

## Teorien om kontinentaldrift:

Alfred Wegener var ein av dei som fremja teorien om kontinentaldrift - at kontinenta opphavleg har vore eitt stort kontinent – og så har deler drive frå kvarandere. Berre med eit raskt blikk på eit verdskart kan sjå at vestkysten av Afrika høver påfallande godt saman med austkysten av Amerika. Den midtlantiske rygg – den undersjøiske fjellkjeda midt i Atlanterhavet – svingar seg meir eller mindre parallelt med kontinentkystane på begge sider av havet. Fjellryggen skal etter teorien ha oppstått ved erupsjon fordi kontinenta på begge

sider av havet er på sakte gli frå kvarandre. Island og Jan Mayen er deler av denne fjellryggen som stikk opp av havet. Vulkanismen der skal ha si årsak i kontinentaldrifta.

Tingvellir på Island – den gamle tingstaden - er ein dal eller ei stor fjellkløft. Turistguidar fortel gjerne at akkurat der går skiljet mellom Amerika og Europa. Dalen skal ha vorte til ved at Amerika, medrekna Grønland, og Europa har glide frå kvarandre.

Utan geologisk fagkunnskap antar skribenten at også Louise A. Boyd-banken (Boyd Seamount), den undersjøiske fjellryggen mellom Jan Mayen og Bjørnøya, er del av den midtlantiske fjellryggen. Louise A. Boyd-banken vart oppdaga ved Boyd sin *Veslekari*-ekspedisjon i 1937 og vidare undersøkt av Boyd sin ekspedisjon året etter.

Teorien om kontinentaldrift var lenge omstridd. Men på grunnlag av nyare forsking skal den frå 1960-åra ha vore alminneleg anerkjend.

#### **Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung:**

Tyskland (Forbundsrepublikken) etablerte forskingsinstituttet Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) i 1980. Namnet er til ære for Alfred Wegener. Hovudkvarteret er i Bremerhaven, med stasjoner på tysk område i Potsdam, på Sylt og på Helgoland.

Fram til 1970-talet låg Tyskland heller noko etter i hav- og polarforskning. Men på 1970-talet hadde Tyskland arbeidd seg opp til å bli ei økonomisk stormakt, med tydelege ambisjonar om å hevde seg også innan hav- og polarforskning.

På slutten av 1970-talet og rundt 1980 trappa Tyskland opp verksemda si innan hav- og polarforskning. Alfred-Wegener-Institut har stasjoner ei rekke stader i både Arktis og Antarktis. I nord blant anna i Ny-Ålesund, i Russland ved Laptevhavet - og dessutan i Sankt Petersburg. I sør blant anna stasjonen Neumayer i Dronning Maud Land, i same området som den norske Troll-basen ligg. På same tid var Tyskland i gong med planlegging og bygging av isbrytar og forskingsfartøy *Polarstern*.

#### **Isbrytar og forskingskip *MS Polarstern*:**

Fartøyet vart bygd ved Howaldswerke Deutsche Werft Kiel og levert til tingaren, den tyske stat, i 1982. Bremerhaven, med hovudsete for AWI, vart *Polarstern* si heimehamn. (Namnet *Polarstern* betyr det same som *Polstjerna* og *Polarstar*).

*Polarstern* måler 118 m lengd/12 600 brt. Dobbelt skrog. Isolert til å tolte temperaturar ned til minus 50 grader C. Framdrifta er fire dieselmotorar frå Klöckner-Humboldt-Deutz med til saman 19 000 hk. Desse gir ei toppfart på 16 knop. Fartøyet kan bryte is på 1,5 m i 5 knops fart, og bryte is på 3 m ved bauging. Fartøyet treng eit mannskap på 44 personar og har plass til 80 ekspedisjonsfolk og forskarar. *Polarstern* har helikopterdekk og hangar til to helikopter og alt som trengst av utstyr og laboratorium for dei fleste typar forsking knytt til hav, is, geofysikk og klima – 9 ulike laboratorium, alt topp moderne. Fartøyet er også utstyrt med eit heilt lite sjukehus og plass til tilsvarande medisinsk personale. (Det er vanskeleg å la vere å tenkje på det medisinske utstyret frå *Fram*-ekspedisjonen, utstilt om bord i skuta på museet på Bygdøy. Særleg saga, venteleg medbrakt med tanke på moglege amputasjonar).

Nærare førti år gammal er *Polarstern* framleis blant dei mest avanserte fartøy som finst innan hav- og polarforskning.



*MS Polarsirkel i Antarktis. Foto M. Aklestad*

Magnar Aklestad og *Polarstern*: Rieber sitt isgåande fartøy *Polarsirkel* var i 1979/80 på ekspedisjonsoppdrag til Antarktis for tyske

oppdragsgjevarar, med Magnar Aklestad frå Sæbø som skipper.

Med på turen var konstruktøren av *Polarstern* og skipperen som var påsett som *Polarstern* sin første skipper. Dei trong begge opplæring i isnavigasjon, og det fekk dei frå Aklestad. Tyskarane hadde også med seg fleire fjernsynsteam som fotfølgde både skipperen og dei to tyske 'elevane'. Opptrappinga i tysk hav- og polarforsking vart følgd opp med tilsvarende mediadekning.

Nokre år seinare var Aklestad skipper på Rieber sin *Polar Queen* på oppdrag for amerikanske oppdragsgjevarar i Grønlandshavet. *Polarstern* var på same tid i same farvatnet i anna oppdrag – ikkje så svært langt unna. Skipperen på *Polarstern* kjende Aklestad sin fødselsdato frå opplæringsturen med *Polarsirkel* nokre år tidlegare. På den aktuelle datoен kom eit helikopter over frå *Polarstern* til *Polar Queen* og ville ha Aklestad med på ei felles isrekognosering. Akkurat det med isrekognosering viste seg å vere eit påskot for å få Aklestad med på uventa fødselsdagsfeiring om bord i *Polarstern*.



*Polar Queen*. Foto: Magnar Aklestad

#### MOSAiC – Eit år i isen. Om ekspedisjonen:

Mosaic er kortform for 'Multidisciplinary drifting Observatory for the Study of Arctic Climate'. Eit kjerneord her er 'drifting'. Det heile dreiar seg om å drive med is og havstraum over Polhavet frå Laptevhavet til Grønlandshavet. Omtrent som polarskuta *Fram* gjorde i åra 1893-96 – om enn ei kortare strekning. Mosaic-ekspedisjonen med isbrytar

og forskingsfartøy *Polarstern* var full av forskarar og forskingsutstyr, begge deler på topp etter moderne forhold og på eit heilt anna nivå enn om bord i *Fram* i 1890-åra.

#### Forsyningar:

I motsetning til *Fram*-ekspedisjonen, som ved utseglingsa måtte ha med seg alt dei trong for heile ekspedisjonen, fekk Mosaic-ekspedisjonen tilført forsyningar fleire gonger undervegs. Sjølv om hovudmotorane om bord i *Polarstern* var stoppa under den passive drifta med isen, trong fartøyet drivstoff til straumaggregat for alle dei straumkrevjande funksjonane om bord. Vidare drivstoff til snøscooterar, småbåtar og helikopter. Med utplasserte forskingsstasjonar opp til 50 km frå *Polarstern*, var det nødvendig med intern kommunikasjon i systemet – elektronisk, over is, gjennom luft og i båt over opne råker.

Drivstoff-forsyningar og andre forsyningar vart leverte av dei russiske isbrytarane *Akademik Fedorov*, *Admiral Makarov* og *Kapitan Dranitsyn*, den svenske *Oden* og den kinesiske *Xuelong II* – og forsyningar med fly.

Ekspedisjonen hadde sjølv tre fly som var utstyrt for vitskapeleg verksemd. På isen vart det opparbeidd ei landingsstripe for fly på 1100 m. Det vart også lagt ut drivstoffdepot for helikopter på Severnaja Semlja og i Longyearbyen, med tanke på nødssituasjoner som tilsa evakuering.

Ekspedisjonsdeltakarar frå universitet i Shanghai og forsyningsinnsats frå kinesisk isbrytar er å sjå på som teikn på at Kina har ambisjonar og er på veg opp og fram også innan hav- og polarforsking.

#### Kostnader:

Ekspedisjonen var inndelt i fem etapper, med utskifting av både skipsmannskap og forskingsstab for kvar etappe. 80 forskingsinstitusjonar frå 20 land var deltakarar i ekspedisjonen. Forskingsstabben omfatta fagfolk frå institusjonar i alle verdsdeler – Shanghai, Tasmania og Oregon, for å nemne nokre spreidde namn. Seks personar var trenar isbjørnvakter. Det trongst: Ekspedisjonsfolka hadde ca 20 møte med isbjørn. Til saman var

meir enn 600 personar involverte i ekspedisjonen. Utgiftene til ekspedisjonen var kostnadsrekna til ca 140 millionar euro, fordelt på Tyskland og USA.

### **Passiv drift med is og havstraumar:**

*Polarstern* segla ut frå Tromsø i september 2019, austover, nord for Russland og Sibir. På nettet og i aviser ligg fleire kartskisser som viser seglingsrutene frå Tromsø til startposisjonen for den passive drifta i isen nord for Severnaja Semlja. Rutene for seglinga frå Tromsø til startposisjonen harmonerer ikkje heilt: Ei av kartskissene viser ruta sør for Frans Josef Land og nord for Novaja Semlja. Den andre skissa viser ruta sør for Svalbard og nord for Frans Josef Land. Forklaringsa treng ikkje vere noka anna enn at isforholda i farvatnet ikkje var heilt som venta på førehand.

*Polarstern* vart fortøydd til eit isflak og let seg fryse inne i isen nord for Severnaja Semlja, lengre vest enn *Fram* i 1893. Strekninga med passiv drift med is og straum vart dermed ein god del kortare enn *Fram* si drift i isen i åra 1893-96. På isflaket vart det rigga til ein heil liten landsby av hytter og telt for å huse dei ulike måleinstrumenta som forskarane hadde med til sitt bruk. På tilstøytande isflak vart det rigga til observasjonspostar inntil 50 km frå *Polarstern*. Blant dei målingane som er til å forstå for lekfolk, var innsamling av data frå atmosfæren ved slepp av ballongar opp til 35 000 m – og vassprøver ned til 4000 m djupn.

*Polarstern* og installasjonane på isen rundt fartøyet dreiv vestover i gjennomsnitt 7 km pr døgn i temperaturar ned til minus 45 grader C. *Polarstern* kom laus frå isen vest for Svalbard. Som *Fram* i 1890-åra dreiv også *Polarstern* for langt sør til å treffe sjølege polpunktet.

### **Til polpunktet:**

For Fridtjof Nansen på *Fram* var første gongs erobring av Nordpolen viktig. Akkurat i det mislukkast han. *Polarstern* var på polpunktet allereie hausten 1991, saman med den svenske isbrytaren *Oden*, som det første fartøy med konvensjonell framdrift. (Atomdrivne fartøy frå fleire land hadde vore der tidlegare, både gjennom og under isen. Den første skal ha vore den atomdrivne amerikanske ubåten USS *Nautilus* på slutten av 1950-talet).

Etter den passive drifta med is og straum over Polhavet, var neste etappe for *Polarstern* å gjenta besøket på polpunktet. Frå ein posisjon eit stykke nordvest for Svalbard gjekk *Polarstern* til polpunktet og kom ut av isen igjen mellom Svalbard og Frans Josef Land.

### **Heimreise til Bremerhaven:**

Mosaic-ekspedisjonen har tidlegare vorte omskriven i fleire tyske publikasjonar. Vekeavisen *Die Zeit* i Hamburg hadde 01.10.2020 eit oppsett om Mosaic-ekspedisjonen, med kartskisse over ekspedisjonsområdet, rutene gjennom drivisen, etappeinndeling og datoar. Etter planen skal *Polarstern* ha vore ein tur inn om Ny-Ålesund, der AWI har ein stasjon, før fartøyet gjekk direkte derifrå til heimehamna i Bremerhaven medio oktober 2020.

Med tradisjonell tysk presisjon kom *Polarstern* tilbake til Bremerhaven på den for lengst fastlagde dato 12.10.2020 og vart taua inn til kai av to slepebåtar. Der vart ekspedisjonen helsa velkommen heim av den tyske minister for utdanning og forsking og av leiinga i Alfred-Wegener-Institut.

### **Forskningsresultat:**

Resultat av all forskningsaktiviteten under drifta gjennom polarisen ligg naturleg nok ikkje føre i skrivande stund (ultimo oktober 2020). Det innsamla materialet skal bearbeidast ved dei 80 institusjonane i 20 land som deltok i ekspedisjonen. Arbeidet vil truleg trenge fleire år. Forskningsresultata vil venteleg kunne talfeste både utvikling fram til no og kanskje peike på meir eller mindre sannsynleg utvikling vidare.

### **REFERANSAR:**

Informantar: Magnar Aklestad; Leif Jarle Dalsgaard.

Litteratur: Kafarowski, J.: *The Polar Adventures Of A Rich American Dame*. 2017. Toronto.

Ottesen, J.: *Ishavsskuter III*. 2001. Ulsteinvik.

Anna: *Die Zeit* 01.10.2020. (Vekeavis, Hamburg).

MOSAiC: Heimeside.

Markus Rex, professor, ekspedisjonsleiar: Forelesing på video (YouTube).

YouTube: Diverse kortare innslag. Wikipedia.

# Gamle data gir ny kunnskap om gammel (hå)kjerring

Forskere tror de har funnet svaret på hvorfor arten har overlevd så lenge, til tross for at den ikke blir kjønnsmoden før den er 100 år.

**Av Arve Lynghammer og Julius Nielsen**  
UiT Norges arktiske universitet.

For noen år siden ble det store overskrifter om håkjerringas (*Somniosus microcephalus*) høye alder. I det anerkjente tidsskriftet *Science* kunne man lese at håkjerringa er verdens lengstlevende virveldyr, da en stor hunn med en lengde på cirka fem meter ble anslått å være flere hundre år gammel. Samtidig ble alder ved kjønnsmodning anslått å være over 100 år. Dette var et viktig vitenskapelig gjennombrudd, men også et steg tilbake når man skal forklare hvorfor håkjerringa ikke allerede har blitt utryddet. Fra slutten av 1800-tallet og frem til andre verdenskrig ble det nemlig årlig landet rundt 44 000 håkjerringer bare i grønlandske farvann.

Fremdeles blir håkjerring fanget som bifangst, spesielt i fisket etter blåkveite (*Reinhardtius hippoglossoides*) i store deler av Nord-Atlanteren. I lys av det vi vet om haiers reproduksjonsbiologi er det derfor et paradoks at en art som blir så gammel, har vært i stand til å motstå et så hardt fiskeri. En ny studie gjort i samarbeid mellom grønlandske, norske og danske forskere, viser at forklaringen kan ligge i nettopp haiens reproduksjonsbiologi. Den er ganske unik, men følger samtidig det samme mønsteret som nært beslektede arter.

## Egg eller levende unger?

Generelt har ulike haier et bredt spekter av reproduksjonsstrategier som medfører stor variasjon i størrelse ved fødsel og antall unger per graviditet. For eksempel kan den opptil 90 cm lange islandshåen (*Centroscyllium fabricii*) få opptil 35 unger som er cirka 17 cm lange. Den kanskje mer kjente hvithaien (*Carcharodon carcharias*) kan bli hele seks meter lang, men får bare rundt ti unger, som til gjengjeld måler over



Håkjerringsfiske 1960 med "Polaric". Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

én meter ved fødselen. Verdens største fisk, hvalhaien (*Rhincodon typus*), har det høyest kjente antallet unger blant haiene, der hele 300 unger med en lengde på cirka 60 cm har blitt funnet i livmoren.

Antall unger per graviditet kalles fekunditet eller fruktbarhet, og historien om håkjerringas fruktbarhet går helt tilbake til 1950-tallet. Da ble den hittil eneste godt dokumenterte, gravide håkjerring-hunnen fanget ved Færøyene. I den ene livmoren var det ti ferdigutviklede unger på rundt 37 cm, og man kunne for første gang konstatere at håkjerringa fødte levende unger og ikke var eggleggende, noe som hadde vært diskutert i nesten et århundre.

## Gamle nedtegnelser dukker opp

Over 60 år senere, i 2016, er UiTs professor Jørgen Schou Christiansen gjest i vitenskapsprogrammet NRK Ekko for å fortelle om håkjerringas imponerende høye alder. Etter sendingen får Jørgen en spennende telefon.

En hyggelig dame ved navn Wenche Berland kan fortelle at hennes mann Bjørn Berland, zoolog og professor emeritus, hadde vært på Grønland flere ganger på 60-tallet sammen med sel- og haifangere. Dessverre hadde han nå blitt syk, men skrivebordsskuffene hjemme var fulle av notater om nettopp håkjerring. Dette materialet fikk Jørgen overta, og innholdet skulle vise seg å bidra med verdifull kunnskap om håkjerringas reproduksjonsbiologi.



*Professor Bjørn Berland i Danskestredet. Foto fra Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.*

Jørgen var på det tidspunktet – og er fortsatt – involvert i prosjektet «Old & Cold – Biology of the Greenland shark», sammen med en rekke andre kolleger fra UiT, Grønlands Naturinstitut og Københavns Universitet. Gjennom de siste ti årene har det blitt samlet data om diett, alder, vandringsmønstre og reproduksjonsbiologi, og sistnevnte tema var en naturlig fortsettelse etter at håkjerringas høye alder hadde blitt belyst. Til gruppens store begeistring passet Berlands materiale perfekt inn i de pågående undersøkelsene, og datagrunnlaget ble mer enn fordoblet. Forskerteamet kunne nå undersøke reproduksjonsbiologien ut fra over 300 individer, som i seg selv gjør studien til den mest omfattende vitenskapelige analysen av håkjerringas livshistorie. Det må midlertid legges til at håkjerringa ikke er spesielt sjeldent. Men den lever ofte på utilgjengelige steder som gjør datainnsamling vanskelig.

### Eggstreme eggmengder

Ved å se på reproduksjonsorganene, og hvor godt disse er utviklet mot det vi tror er «kjønnsmoden», kan vi nå med stor sikkerhet anslå hvor stor håkjerringa er når den er klar for å reproduksjon. For hannene er det rundt 2,8 meter, og for hunnene er det rundt 4,2 meter. En

anselig størrelse altså. Vi har beregnet at hunnene trenger over hundre år før den kommer i «puberteten» og blir kjønnsmoden.

Dessverre hadde heller ikke Berland beskrevet noen gravide hunner. Antall unger, eller altså fruktbarheten, kunne man heller ikke nå si noe om. Likevel var det tre hunner i datasettet som vekket interesse. Disse hadde et stort antall (400–649) store (6–8 cm) egg i eggstokken. At disse befant seg i eggstokken og ikke livmoren, betyr at de ikke ennå var befruktet. Det høye antallet stemte overens med enda eldre observasjoner, da Christian F. Lütken i 1880 rapporterte om en håkjerring som inneholdt «to tønner egg, hver på størrelse med et lite gåseegg» og Otterstrøm som i 1917 talte 500 egg fra en hunn. I 1961 talte Nikolsky 500 egg med en størrelse på opptil 8 cm i diameter. Problemet var at hundrevis av egg stemmer dårlig med de ti ungene som Einar Koefod rapporterte fra hunnen fanget ved Færøyene i 1957.



*Egg fra Håkjerring. Foto Bjørn Berland, fra Ishavsmuseets arkiv.*

### Så lenge det er liv, er det håp

Egg er krevende å produsere, og det gir ingen mening å produsere mange store egg som ikke skal befruktes. Riktignok er det noen hai-arter som gjør nettopp dette, for eksempel håbrann (*Lamna nasus*). Her fungerer ubefruktede egg som en ekstra «matpakke» som spises i livmoren, slik at de fire ungene som typisk fødes hver gang, er cirka 60 cm lange og godt rustet til å klare seg på egen hånd. Men det er neppe tilfellet for håkjerringa, siden ingen av de nært beslektede artene har utviklet en slik strategi. Håkjerringa tilhører ordenen hår

(Squaliformes) og man har relativt god kunnskap om likheter og variasjoner på tvers av artene. Måten eggene blir produsert på hos hår kan deles i to kategorier. Enten modnes eggene i eggstokkene parallelt med at fostre utvikler seg i livmoren, som hos pigghå (*Squalus acanthias*). Da er eggstokk og livmor «i bruk» hele tiden. Alternativt modnes en stor mengde egg mer eller mindre samtidig og sendes samlet til livmoren etter befrukting. Da «hviler» eggstokken frem til ungene er ferdig utviklet, og modningsprosessen starter på ny når sistemann har forlatt livmoren. Basert på de tre ovennevnte hunnene, der en stor andel av eggene var mer eller mindre lik størrelse, kan vi se at håkjerringa faller inn under sistnevnte kategori.

Et tydelig mønster hos nært beslektede arter av håkjerringa er også at antall modne egg i eggstokken og antall unger i livmoren/antall fødte er sammenfallende. Dermed kan man med stor sannsynlighet anta at håkjerringa føder omtrent like mange unger som antall egg observert i eggstokkene. Med andre ord vil det si at håkjerringa, som vi siden 50-tallet har trodd bare får ti unger om gangen, får betydelig flere. Et konservativt anslag er at dersom minst halvparten av eggene utvikler seg til fødsel, betyr det mellom 200 og 300 unger per graviditet. Hvalhaiens rekord settes under press!

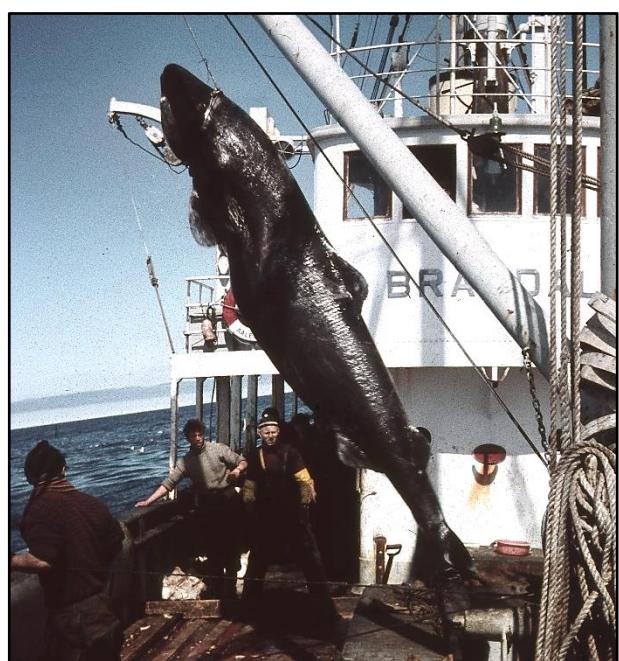
Hvordan skal vi så forklare den ene observasjonen av ti unger? Omstendighetene er lite kjent, og det har gått mer enn 60 år. I følge den svenske havforskeren Levy Carlson ble den gravide hunnen fra Færøyene fanget med line, men hvor lenge den hadde hengt der er ikke kjent. Det man midlertid har sett hos andre haier er at påkjenningen ved å bli fanget kan føre til spontanfødsel, selv om ungene egentlig ikke er helt ferdig utviklet. Det er jo en fornuftig strategi, for å gi ungene et håp om å overleve.

### Oppfatninger snus på hodet

Hvorvidt våre nye anslag for hvor mange unger en håkjerring kan få per graviditet er pålitelige eller ikke, er usikkert. Men så lenge håkjerringa følger samme mønster som nært beslektede arter, ser det ut til at den er blant de haiene som får flest avkom i løpet av livet. For å få endelig bekrefte må man vente på at en (og gjerne flere) gravid hunn blir fanget og undersøkt.

Likevel er det med blandede følelser vi ser frem til å få definitive bevis på håkjerringas fruktbarhet, da disse utvilsomt er svært sjeldne. Det ville være av stor betydning for vår forståelse av artens biologi, men at prosessen frem mot en graviditet kanskje har tatt over hundre år gir en bismak. Det er derfor vårt håp at en gravid håkjerring en dag vil bli fanget og antallet unger kan vurderes ved bruk av ultralyd, slik at den vordende mor kan slippes uskadd tilbake. Kanskje vil en av ungene som mistet moren sin på en line for 60 år siden, selv bli fanget om 60 år med 600 unger i livmoren? Det ville i så fall vært skjebnens ironi.

Skjebnen ville det dessverre også slik at Bjørn Berland gikk bort like før vårt arbeid ble antatt for publisering. Historien er likevel et eksempel på at gamle observasjoner ikke mister verdi, og viser viktigheten av å popularisere vitenskapelige resultater. Ett eller annet sted i verden sitter det kanskje en person som har sett en høygravid håkjerring med hundrevis av unger, og kanskje kommer disse opplysningene frem en gang i fremtiden. Men i mellomtiden er det nok av spørsmål som trenger et svar, for ny kunnskap åpner som regel bare opp nye spørsmål. Hvor ofte blir en håkjerring gravid? Hvor lenge varer en graviditet? Hvor fødes ungene? Her må man smøre seg med tålmodighet, for håkjerringa lever i et hav av tid.



Håkjerringsfiske med "Brandal". Foto Berland

# ISHAVSMUSEETS VENNER

## 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 sendeSMS «Grasrotandelen 997304527» til 60000



# Newfoundlandstur 1976 med «Polarstar».

Av Bjarne Harald Brobakk

I etterkrigsårene da selfangsten kom i gang igjen, ble det behov for større og mer moderne skuter. Mange av de eldre skutene ble borte under krigen. Etterspørsel og høye priser på selskinn og spekk var stor på verdensmarkedet. Krig og uro i verden var årsak til dette. Etter hvert kom det til nye fangstfelt. Newfoundlandsfeltet ble også aktuelt for norske skuter. Kapasiteten og størrelsen på skutene måtte forbedres både på grunn av overseiling og lastekapasitet.

«Polarstar» ble den første norske selfangstskuten som ble bygget i stål, trass i dystre spådommer. Reder Martin Karlsen A/S bestilte skuta sammen med skipper Kristoffer Marø. Skuta ble bygget i Glasgow og var ferdig i 1948, skuta gjorde sin første tur til Newfoundland i 1949.

Det skulle vise seg å bli ei heldig skute med flest turer av norske skuter til Newfoundlandsfeltet og den som har ført mest fangst til Norge. Den er nå oppgradert og vernet med utsikter for evig eksistens og fart i de nære farvann.

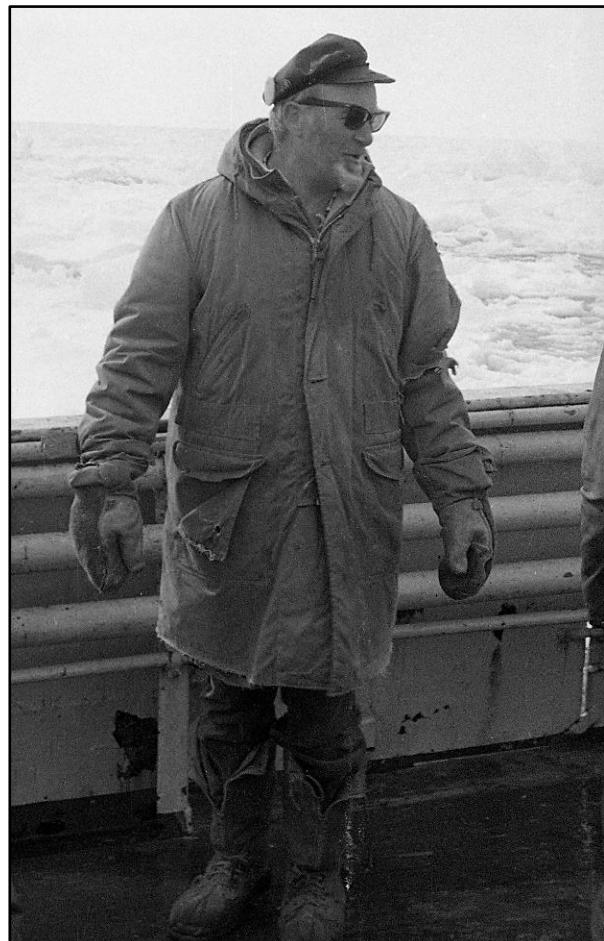


«Polarstar» på Newfoundland 1976. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Bjarne H. Brobakk

**Vi kom ombord på Hareid 1. mars, 18 mann totalt.**

Skipper Johan Holstad hadde sin karriere ombord i «Polarstar» hvor han arbeidet seg opp fra dekk og styrmannsgradene videre opp til skipper. Han ble ombord til han gikk i land som pensjonist.

Maskinsjef Sigurd Heggem var med fra byggeverftet og sto også ombord til han ble pensjonist.



Skipper Johan Holstad klar for å gå i tønna. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Jostein Mo.

Mannskapet var som på Karlsens skuter ellers på de tider, faste og kvalifiserte folk i alle kategorier. Førsteskytter Ove Gjerde, andreskytter Maron Fugleseth, tredjeskytter Rolf Nakken, førstemaskinist Terje Valderhaug kom som chief fra «Polarbjørn» og ble senere chief på «Polarstar» i mange år.

Annenmaskinist Øystein Skeide, stuert Alex Milne fra Brighton, førstereis og messegutt Nils Roar Hareide, inspektør



*«Polarstar» nærmer seg Labrador og sjøskvetten fryser i riggen. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Bernt Ove Arnoldusen.*

Martin Binde, veterinær fra Steinkjer. En inspektør Tore Haug som skulle til «Polarsirkel» ble med på overseilinga, da «Polarsirkel», som hadde sin første tur dette året, hadde seilt tidligere med last til Riebers anlegg på Newfoundland. Av de gamle vante fangstfolk var Svein Remø, Per Ståle Holmevik, Bernt Ove Arnoldusen og to førstereis Audun Liljedal og Bjørn Nakken, sistnevnte sønn av tredjeskytter Nakken.

Vi gikk til Brandal for å ta ombord utstyret, men måtte forlate kaia på grunn av tung dønning og mye drag fra nordvest. Vi gikk tilbake mot Hareid, men så ble det beordret å gå til Ålesund for å proviantere og klarere der.

«Sunnmørsposten» kom ombord for intervju og det tok Ove Gjerde seg av. Han plukket selv ut de av mannskapet han ville ha med på foto i avisene. Vi lå i Ålesund til dagen etter og gikk da til Brandal og tok ombord utstyret. Noen dager senere sto samme foto i VG med tekst og foto NTB, og på halve forsida av avisene «Mot full selkrig». Motstanden mot selfangst hadde begynt å ta tak i næringa. En av hovedmotstanderne av selfangst var den franske filmstjernen Brigitte Bardot, hun skulle komme i eget jetfly over Atlanterhavet og med helikopter ut til New-foundlandsfeltet for å demonstrere mot kvitungefangsten.

Vi gikk fra Hareid om morgen den 3. mars. Det var dårlig værmelding. Nakkens kommentar var følgende: «Det slingrer seg til lite grann etter hvert», først sydvestkuling som etter at vi passerte Færøyene dreide på nordvest og fulgte oss hele overseilinga. Det var ikke vær for førstereis, messen Nils Roar var litt uvel en dag eller to, så var han i vigør igjen, Bjørn klarte seg veldig bra, men Audun lå på lugaren forut hele overseilinga, nesten uten mat, men han kviknet til når vi nådde isen og det ble roligere.

Etter at vi passerte Kapp Farvel var barometeret veldig lavt, og vi fikk et hardt døgn før vi nådde iskanten. Skuta iset veldig ned. Vi klarte å holde et rorhusvindu åpent og en radar i gang til vi nådde iskanten. Det ble mye isbanking og vi gjorde fangstklart. Da ble det også bedre forhold for bespisning. Alex var en god stuert og bakket opp med veldig god mat, men Valderhaug sa at det var småterri imot da han var ombord i «Polarhav» på oljeoppdrag, og det var mange amerikanere ombord.



*«Polarstar» fast i isen. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Bjarne Wangsmo*

Selkastet var fly observert 10. mars utenfor fiskerigrensen, som nå var 20 nautiske mil. Vi var sammen med «Veslemari» på tur inn til kastet. Vi kjørte oss fast, bakket uten å komme løs. «Veslemari» kom opp bak oss for å ta oss laus, og da hun var nesten i hekken på oss, løsna



*Selkastet ble observert med fly. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Johan Petter Holte.*

vi og kom akterover, og vi kolliderte med dem på babord side, akter, nok til at det ble skrevet rapport.

Fangststart ble utsatt to dager til 12. mars. Vi hadde baua oss inn til kastet og startet opp, vi var 12 mann som gikk på isen fra morgenen. Begge inspektørene ble med. Det var bra vær, vindstille med lette snøbygger. Utpå ettermiddagen ble det mye vind og gutta var slitne. De begynte å signalisere om å gå ombord. Jeg svarte: «Æ tror vi drøye han litt til når vi først er på isen», noe som ble et uttrykk påfølgende dager i kvitungefangsten.

Da vi kom ombord, var det jollet 1500 dyr og de jolla fortsatt da vi spiste middag. Etter middag ble det arbeid med å platte utover skinna for nedkjøling. Det var mye vind påfølgende dager, kuling og snøbyger og en dag måtte vi avvente med å gå ut på grunn av uvær. Vi kom nok i et mindre kast i utkanten av hovedkastet, med førstegangs-fødende, fire-fem åringer som ikke vil forlate ungen, men forsvarer den og kan være aggressive. Bjørn, som var førstereis, fikk ei hoe som beit seg fast i foten hans, så vi måtte avlive dyret. Hodyra er ikke fangstbare i kastet der de har unger.

Kontrolløren reagerte på at det ble slått noen stordyr, som han så i dungene, men han så etter

hvert og erfarte at det ikke var til å unngå i enkelte tilfeller. Det ble en rapport til skipper, men avklart diplomatisk.

Etter noen dager bordet vi «Polarsirkel» og inspektør Haug gikk over dit. Valderhaug gikk nattevakt og hørte værobservasjoner for fangstfeltet på radioen. En morgen vi skulle forlate skuta og sto på isen, kom Valderhaug med en god værrapport om en fin dag på isen. Han kommenterte til slutt: «Det ryk vel noen gamlinga i dag også».

Gjerde og jeg holdt oss sammen på isen. Og ved ei råk slo vi 43 kvitunger. Det kom også andre fangstfolk som dro noen dyr til dungen, totalt nesten 100 dyr. Kastet var veldig koncentrert og tett. Det ble gode fangstdager, og etter to uker passerte vi 10000 dyr og manglet bare et par tusen dyr på kvoten. Siste dagen i kvitungefangsten kom vi på fløy med «Arctic Explorer», men klarte å skjære dem av og vi fikk det vi manglet av dyr. Det var blitt mildvær og isen var oppbrutt i mindre flak og drev utover.



*«Arctic Explorer». Foto Ishavsmuseets arkiv fra John Jensen.*



«Polarstar» i fangst 1975. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Ragnar Thorseth.

Det kom også sigende ei tung tåke, så det ble et lite problem å finne skuta. De signaliserte med fløyta og plukket etter hvert opp både mannskap og fangst. Så var vi ferdig med kvitungekvota.

Vi leita oss nordover og kom i stor ubrekta klappmusis og et konsentrert kast med noen mer spredt i utkanten. Vi begynte å fange fra skuta på morgenen, men så ble det bestemt at andreskytter Fugleseth skulle gå på isen hvor kastet var mest konsentrert og isen var ubrekta for å skyte hettakallen.

Klappmusa var ikke fangstbar, og fangstfolkene han hadde med skulle slå bluebacken og få dyrne og dra i dunger. Skuta skulle kjøre rundt der det var mest spredt med dyr, og Valderhaug skulle skyte fra bakken og dyrne skulle jolles ombord rund og flåes på dekk. Han var fast skytter fra bakken og hadde med sin private Carl Gustav mauser. Vi ropte til han da vi forlot skuta «Det ryk vel noen hodyr i dag».

Det som skulle vise seg å bli et lite problem, var at de fleste fangstfolka var på isen sammen med Fugleseth.

Det hopet seg opp med rund-dyr ombord, og det kom ei skrekk melding på walkietalkien til Fugleseth som Nakken ropte ut: «Det var blitt ei jævlige potte ombord», noe som er en skrekk for fangstfolk å komme ombord til. Å stå og få halvstive dyr utover kveld og natt etter en lang arbeidsdag på isen, er både slitsomt og tungt arbeid. Vi fikk litt kveldsarbeid, men det var det verdt, da det ble en meget god fangstdag.

Vi var alene skute og vi fangstet fra skuta de påfølgende dagene til stordyra gikk i sjøen, og etter hvert ble det bare plukk av blueback som ble mer avtagende. Det var sen påske og etter hvert som plukket på blueback avtok, prøvde vi å påvirke skipper Holstad med at det blir mye kjøring og dyre blueback og påsken var innen rekkevidde. «Vi må ha noen dyre blueback også», var kommentaren, men til slutt ga han seg og sa: «Vi tar påske».

Siste kvelden vi lå i isen kom Gjerde i messa, der alle var samlet, med følgende nyhet fra Vesterisen. «Fortuna» var skrudd ned og gått

tapt, men mannskapet var plukket opp av andre skuter. Inspektør Binde var en med sans for å prøve forskjellige deler av dyret uten å bruke ryggbiffen. Den kvelden vi gikk ut av isen serverte han stekt blueback lever. Perfekt rett. Han var også på isen og deltok i fangsten nesten hver dag. Han både flådde, men drog for det meste i dunger.

Vi fangsta hele turen i snevær og dårlig sikt uten å se land. Vi så heller ingen demonstranter og hørte heller ikke om noen skuter som hadde hatt besøk av slike. Det var heller ikke værforhold for å demonstrere så langt til havs. Hetsen mot selfangst var opphisset av media. Vi gjorde sjøklart, og Audun rustet seg med matpakke og vannflaske forut i lugaren. Vi gikk heile overseilinga i nærmest havblikk, og da vi passerte Færøyene, kom Audun bak i messa. Dette er nok en av de raskeste turene som er gjort til Newfoundlandsfeltet.

Lossing ble ikke aktuelt før etter påske, og Nils Roar fikk 2000 kr for å levere og vaske i stedet for meg. Jeg reiste med fly nordover og fikk påsken i Balsfjord.

Prisen på kvitunger var 140 kr. for prima vare og har nok ikke vært høyere noen gang.

Jeg fikk mange fine turer med «Polarstar». Newfoundland, Vesterisen, turistfart på Svalbard og den uforglemmelige turen til nasjonalparken på Nordøst-Grønland.

«Polarsirkel» var ny i 1976 og fikk sin første tur med Magnar Aklestad som skipper, og han tok da med seg sin gamle skipper Henrik Marø fra mange tidligere turer på Newfoundland, som passasjer og erfaren fangstleder for å få gode råd og tips om fangsten.

Marø fikk nok merke at denne skuta var forskjellig både i sjøen og ikke minst i isen sammenlignet med de gamle skutene han var vant til fra tidligere. Han gikk over til sin tvillingbror, Harald, «Oppar» som var skipper på «THERON», og ble med inn til Halifax for å besøke sine slektninger og kjente fra tiden han var der i Nova Scotia under krigen.

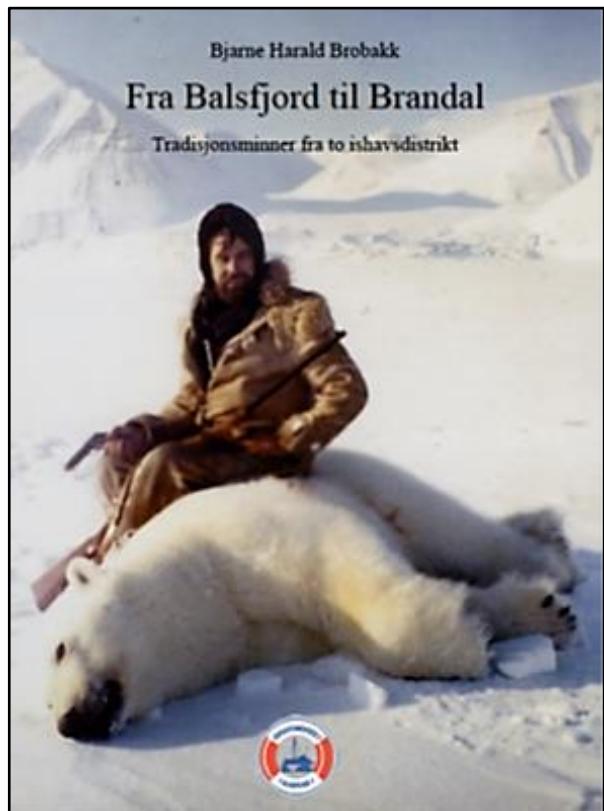
## Ny polarbok:

### **«Fra Balsfjord til Brandal»**

Tradisjonsminner fra to ishavsdistrikter

Artikkelen om turen med «Polarstar» til Newfoundland i 1976 er ein smakebit frå Bjarne Harald Brobakk si ferske bok «Frå Balsfjord til Brandal» utgjeven av Ishavsmuseet 2020.

Bjarne Harald Brobakk ser seg attende på eigne opplevelingar frå eit langt liv på mange skuter til sjøs og på ishavet i denne boka. Han har 19 turar på selfangst, har skote 13 isbjørner, reist på kvalfangst, og vore til topps på Rossøya, Europas nordlegste punkt. Han delar av sine minne frå Balsfjord og Brandal, to ishavsdistrikter som han har vore ein del av gjennom mange år. Brobakk er ein ivrig forteljar, og han bidreg også med annan polarhistorie, og lokalhistorie frå Balsfjord i denne boka. Han starta si karriere som sjømann som 15 åring i malmfart i 1960 og er i dag en ihuga jeger.



Boka kan du bestille i Ishavsmuseet sin nettbutikk [www.ishavsmuseet.no/nettbutikk](http://www.ishavsmuseet.no/nettbutikk), på tlf. 700 92 004 - e-post: [post@ishavsmuseet.no](mailto:post@ishavsmuseet.no) Stort format, hard cover, 96 sider, kr. 275,-

## «Polarfangst» forliste 16. april 1980 i Vesterisen.

Paul Stark om sine seks år med skuta.

Av Johannes Alme – Prosjektleiar  
Ishavsmuseet Aarvak.

Etter andre verdskrigen gjekk ishavsskipper Oskar Garnes saman fleire andre og fekk bygd ishavsskuta «Sjannøy» på Lindstøl Skips- og Båtbyggeri i Risør. Skuta hadde desse måla: L<sub>pp</sub> 30,7 m, Bst 4,31 m Dir 3,555 m. Motoren var ein Crossley på 500 hk. Fleire har framheva «Sjannøy» som den perfekte skuta i Vesterisen. Sterkbygd, så lita at den var snerta å ta seg fram og lett å skrue opp om isen sette saman.



«Sjannøy» i isen. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Sigurd Dimmen

Driftsgrunnlaget var selfangst og sildefiske. I førstninga var Oskar Garnes skipper, sidan Jon Hamar. Asbjørn Johansen er skipper ei kort periode før Ole Garnes tek over.

I 1967 set dei inn ny motor, ein Wichmann på 750 hk. Samstundes får skuta vripellanlegg.

Utover 60-talet vert det kosta kraftblokk, og gangane vert bygde att. 1970 er siste året med fri fangst i Vesterisen. «Sjannøy» med sitt røynde mannskap, kjem rett opp i eit klappmysskast og lastar skuta med blueback og klappmyss på åtte døgn. Fangststart var 20. mars, og 30. mars var skuta attende i Ålesund. Kvaliteten på skinna var upåklageleg og turen gav ein mannlott på 18 000 kroner. Skuta vert kosta meir på, nye

lugarar akterut, stålplater utanpå ishuda i forskipet, is-finnar for å beskytte propellen og ny hjelphemotor og styremaskin.

Både i 71 og 72 var «Sjannøy» første skute heim, men kvotene gjorde at økonomisk var det ikkje like gode turar som i 1970. I 1973 driv skuta loddefisket framfor å gå på ishavet. I 74 er ho attende i Vesterisen, siste turen med namnet «Sjannøy». Reiarlaget har no ein ny stor snurpar under bygging.

Hausten 1974 er «Fortuna» med skipper Paul Stark, er til Bergen med skinn fra Tromsø. Christian Rieber kjem på kaia og tek skipper Paul Stark til side: ««Sjannøy» er til sals, no stoppar du på veg nord over og ser på skuta, pengar får du av meg.» Paul vart både overraska og glad for tilliten han vart synt.

Det var ein svært oppglødd og tilfreds Paul som tok fatt på leia nordover frå Bergen. Etter han har kika på «Sjannøy» er han i forbindelse med Christian Rieber, som spør om han skal sende pengane med ein gong. For Paul var det ikkje noko å lure på, så han slo til og kjøpte «Sjannøy». Når Paul Stark henta «Sjannøy» på Garnes, vart Oskar Garnes med på turen til Sandnessjøen der den nye båten var under bygging. Paul fortalte at han såg tårer i augne på Oskar når han gjekk ned landgangen på «Sjannøy» for siste gong.

For Rieber var risikoen liten, skuta si forsikring var deira tryggleik, og dei var garantert å få kjøpe fangsten. Og Rieber slapp unna alle



«Fortuna» og «Polarfangst», møte i Vesterisen. Foto Ishavsmuseets arkiv fra Carl E. Pettersen



«Polarfangst» i isen. Foto frå Aleidis Stark

problem med å halde skute og mannskap i arbeid. Historia viste også at dei skipperane som på denne måten også vart reiar gjorde det godt. Så gåvepakken frå Rieber var mot å leve skinn til dei, så dei var sikra tilgang på skinn. Vidare trakk Paul den konklusjonen at Christian Rieber var tilfreds med jobben hadde gjort om bord «Fortuna», og at han heller ikkje hadde noko personleg imot Paul.

Paul Stark strekte sine økonomiske musklar ganske langt med kjøpet av «Sjannøy», så der var ikkje mykje å flotte seg for. Namnet vart endra til «Polarfangst», så var å endre fiskerimerket og ein liten fest. «Polarfangst» gjekk så rett ut i bruksvakthaldet. Deretter var det å gjere klar og gå i Vesterisen. Mange frå

«Fortuna» kom no og vart med «Polarfangst». Det var ein svært optimistisk og motivert gjeng som sette kursen i mot Vesterisen. Skuta skuffa ikkje. Ho tok seg fram som reine fantomskipet og snudde seg på femøringen. Sterk om den kom i isskruing, og lett for å bli løfta opp av isen om den vart arg. Det vart ein bra sesong, og det var i alle fall ikkje skuta si skuld at dei ikkje klarte heile selkvota. Men dei hadde rikeleg med blueback.

Turen gav sopass av seg at bunkersleverandøren som hadde gitt bunkers på krita, fekk sitt. Og Rieber fekk første avdraget. Etter selfangsten var det avløysing til utestasjonane, Hopen og Bjørnøya. Så vart det ein og annan frakt-tur til Svalbard. Bruksvakteneste og sjøheimevernet var aktiviteten i vinterhalvåret. «Det var mykje slingring og lite pengar, men ein klarte no å halde på folket.» sa Paul lakanisk.

Før 76-turen vart den opne tønna skifta ut med ei ny innbygd aluminiumstønne. I botnen på den gamle tønna var det montert ei kokeplate med ei rist over for at skipperen skulle ha litt varme der oppe. Denne kokeplata vart flytta over til den nye tønna, med brytar - 1, 2 og 3 montert inn for døra i kappa framme. Ein av dei første dagane i Vesterisen var det kjølig, så Paul kledde seg godt, med nye danske støvlettar med sålar av rågummi på beina. Då var fantane på pletten og skrudde kokeplata på fullt. Rågummien smelte,



Paul Stark. Foto Johannes Alme.



«Polarfangst» forliser. Foto frå Aleidis Stark

skipperen ropa og banna, mens karane på dekk flira! Denne fangstturen var dårlig, dei leverte 1235 dyr. Dei fleste skutene vart faste, og ingen tok heile kvota. «Polarfangst» fekk skikkeleg tøff medfart der den låg fast i stor og hard is.

Paul Stark var redd for at skuta skulle forlise, men det overdimensjonerte skroget og dei perfekte linjene gjorde at isen løfta skuta opp i staden for å trykke den saman. Roret fekk juling, men når isen slakna og skuta kom ned att i sjøen hadde «Polarfangst» litt lekkasje, men den gav seg. Så dei kom seg heim. Det vart ein stor reparasjon. Han sjølv sto på, arbeida om bord, gjorde dritarbeidet sjølv. Aktiviteten resten av året var som året før, litt av alt.

Fangstturen året deretter vart ein god tur, «Polarfangst» gjekk seg rett inn i selkastet og tok raskt kvota på både kvite og blå. Det var ikkje alle skutene som tok kvota si, så etter dei hadde fangsta kvota si, gjekk Paul Stark i forhandling med Ørftsland, som framleis var fangstleiar og var om bord i hjelpestuka «Harmoni». Ørftsland gjekk med på forslaget, og dei fekk fangste ein del av det som dei andre skutene ikkje klarte å ta. Dei leverte 3580 dyr.

Dette er grunnlaget for at «Polarfangst» dette året, og dei neste åra hadde størst fangst både i tal og verdi av alle skutene som fangsta i

Vesterisen. 3702 dyr i 1978 og 3804 dyr i 1979. Kor vidt dette var akseptert av dei andre, ville ikkje Paul meine noko vidare om. Ansvaret hans var å klare forpliktingane sine på vegne av «Polarfangst» og seg sjølv. Og i den samanheng var tilleggskvota viktig.

Eit av desse åra gjekk skutene i lag med Ørftsland saman for å få flyleiting etter selkastet. Flyet kom ein dag eller to før den offisielle datoен for fangststarten. Flyet fant selkastet, og «Polarfangst». Jobben til flyet var å fortelje skutene kvar selkastet var - det gjorde flyet. I tillegg fortalte han at der låg ei skute i fangst. Paul Stark vart rasande på dei i flyet. Det er kanskje unødvendig å legge til at Ørftsland var svært lite tilfreds med opplysinga til flyet. Men det gjekk over, «Polarfangst» fekk tilleggskvote det året også.

«Polarfangst» hadde som sagt gode fangstresultat desse åra, men truleg hadde dei største omkostningane på skuta også. Paul Stark brukte skuta. Det var ingen andre treskuter som følgde «Polarfangst» i isen, og få av stålskutene, sjølv om dei var mykje sterkare. «Skulle ein ha fangst måtte ein ville inn og hente den», var Paul Stark sin filosofi.

I 1980 gjekk det gale. Allereie tidleg i sesongen måtte dei ha assistanse av hjelpestuka



*Mannskapet på «Polarfangst». Fra venstre bak: Tore Paulsen, Paul Stark, Arnulf Blomli, Gunnar Berg, Konrad Nilsen, Kontrollør Rune, Hallgeir Karlsen, Tore Salomonsen, Halvard Nilsen. Foran fra venstre: Kyrre Bakkelund, Hans Justin Olsen, Jørn Inge Johansen og hunden til Konrad - Pit. Foto frå Aleidis Stark*

«Harmoni» med ishud og baugklave. Klappmyssen hadde kasta i ekstrem stor og grov is det året. Ingen kom seg inn til kastet, men Paul passa på etter som det kom drivande sørøver. Så ein dag tok han sjansen og gjekk inn. «Polarfangst» var aleine, dei andre skipperane torde ikkje prøve. Dei var inne i stor kraftig is, og fekk nokre kraftige daskar. Paul vurderte isen litt lenger sør som betre, så han gjekk ut av isen og ville kome inn lenger sør og så gå nordover i mot dyra. Også på veg ut fekk skuta juling i den store og harde isen.

Skuta hadde fått litt skade, og Paul visste om at der var lekkasje, men han trudde det ville gå bra, så han gjekk til køys. Etter nokre timer vart han purra, med beskjed om at dei klarte ikkje lense unna. «Å i helvete, vi kan ikkje forlise no», var det første han svara. Han måtte etter kvart innsjå at vatnet steig, og dei måtte forlate skuta. Paul Stark fortalte at han var nok noko oppkava når var i radioen og ropa etter hjelp. Det siste han gjorde når han gjekk frå borde, var å slå opp nokre mannhol i håp om at nokre skinn skulle flyte opp som ein liten premie til bergingsskuta «Polstjerna», skipper Halfdan Jakobsen. Skuta la seg over på sida og forsvann i djupet (69N26°

17V27°) Det var det berre nokre få skinn som flotna opp. Mannskapet vart enkelt berga, ingen dramatikk, men det var både fortærande og vondt for Paul Stark å sjå skuta han no eigde, forsvinne i havet.

Då mannskapet kom heim, vart dei møtt av NRK på kaikanten, og Paul Stark var intervjuet. Journalisten spurte om ikkje han hadde vore med på forlis før også? «Jo, det har æ, dette var mitt tredje, og på det fjerde skal det skje!»

**Tromsø**  
NR. 88 — TORSDAG 17. APRIL 1980 — B2 ARG — KR. 2,25

NALFILT TEP PEGULY FLAMENCO  
Gitarist og sang ved Tromsø  
Denne høre kvalitet av dette  
spesielle utvalget av populære  
verdige komponister.  
Vært: Morten Hult  
Lav pris med 10% på alle  
JOHANNESSENS  
FARVERÅNDDEL  
Tromsø 11. 644

ET GODT RAD!  
GÅ TIL  
Johannessen  
Zette og Perle

**Skipper på «Polarfangst», Paul Stark:**

**— Hils  
hjem —  
vi har  
det bra**

— Hils hjem og si at alle  
har det bra!  
Det var Paul Starks  
underbarste kommentar  
da «Tromsø» hadde kon-  
fakt med ham over telefon  
om han ikke kunne komme til  
ettermidagen. Stark var  
reder og skipper ombord i  
«Polarfangst» som lå  
180 nautiske mil nord av  
Iceland ved 65-tiden i går  
morgenen.  
Edith Stark (bildet) likt  
hjem om torsdagseidet.  
På grunn av at hun ikke  
oppdaga at ektemannen var  
sau i selve fol-  
ket, var det derfor  
«Tromsø» som kunne  
ta tilbake til land av  
ettermidagen i går.  
Mannskapet er ventet til  
land i morgentiden i  
dag.  
Se siderne 10 og 11  
(Foto: John Strandmo)

Første side på Tromsø 17. april 1980.

**Kjelder:** Samtale med Ole Garnes, februar 2020. Samtaler med Paul Stark 2007 og 2008. Fangsttal frå Rieber i Tromsø.

# Som brødre vi dele

Av Preben Astrup, tekst og foto

I midnatssol den 21. juli 1958 kastede ”Polarbjørn” anker ud for vejrstationen Kap Tobin. Her skulle jeg de næste år sammen med radiosondelederen og to andre radiosonde-assistenter to gange i døgnet sende en radiosonde til vejs, så vi fra jordhøjde og løbende op til 30 km højde kunne måle lufttryk, temperatur, fugtighedsgrad og vindforhold. Målinger som stationens telegrafister videreforsendte til samlestationen for vejrmålinger i Angmagssalik.



”Polarbjørn”

Ret hurtigt gik det op for mig, at hvis ikke det vigtigste køkkenredskab skulle blive en dåseåbner, så måtte det læres, hvordan jeg på samme vis som de grønlandske fangere kunne skaffe frisk kød.

Stationens to Bukh diselmotorer, der producerede el til telerafen, sonden og beboelserne, havde nemlig ikke kapacitet til også at producere el til f.eks. dybfrysere eller køleskabe.

Første skridt var anskaffelse af en riffel og en haglbøsse. Det var så

heldigt, at en telegrafist, der skulle forlade Kap Tobin, havde en Mauser, han gerne ville af med. En enkeltløbet haglbøsse købte jeg i KGH's butik i Scoresbysund for omkring 100 kr.

Og for god ordens skyld: Som dansk statsborger med fast bopæl i Grønland havde jeg ret til at gå på jagt og fiskeri.

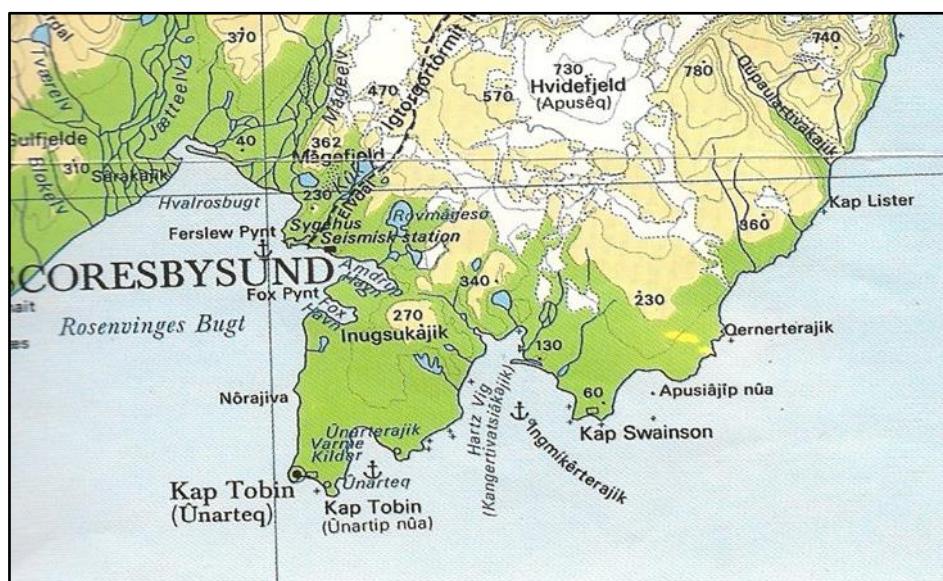
En nat i midnatssol på vej hjem efter vagt på sonden så jeg, at nogle af stationens grønlandske medarbejdere var samlet på klipperne på udkig efter sæler.

Mauseren blev hentet og jeg sluttede mig til det lille jagtselskab. Efter fire år i flyvevåbenet, hvor målet altid havde været en papfigur, var der nu lejlighed til at afprøve skydefærdighederne mod levende mål.

Ingen sæler dukkede op. Kun fugle der fløj så langt fra kysten, at det ville være spild af patroner at skyde efter fuglene.

Men efter lidt godmodigt drilleri fra grønlændernes side, var jeg provokeret nok til at forsøge mig med et skud. Jeg sightede dårligt nok, inden der blev trykket på aftrækkeren. Til min egen overraskelse drattede en fugl i havet. Så ikke flere skud, hvis renommet som skytte skulle bevares – i hvert fald for at stykke tid.

7. september blev der endelig tid til den første jagttur. Det forlød, at der var fugle ved Hartz Vig. På vej ud til vigen mødte jeg telegrafisten Ove, som kom fra Hartz Vig.



## Isbjørn



Han fortalte, at fuglene enten fløj for højt eller var for langt væk, til de kunne nås med haglbøsse. Så jeg måtte retur til vejstationen for at bytte haglbøssen ud med Mauseren. For derefter igen trave ud på fuglejagt i Hartz Vig.

Da jeg rundede en stor klippeblok, kom ikke en fugl, men en isbjørn farende hen mod mig. Nu kom min skydetræning fra flyvevåbenet mig til gode. Som jeg husker det, tog jeg korrekt knælende skydestilling, lagde mauseren til skulderen og plantede et skud i bjørnen. Da jeg syntes, bjørnen rørte på sig, fik den et skud til og da jeg kom tættere på - for en sikkerhed skyld - endnu et skud.

Og så var det ellers i hurtigt løb tilbage til Kap Tobin efter hjælp fra folk med forstand på pelsning og partering af isbjørne. Edvard og et par til sprang ned i stationens ene motorbåd for at sejle rundt om Kap Tobin og ud til Hartz Vig. Andre fulgtes med mig over land tilbage til bjørnen. Tilbage i Hartz Vig kunne vi konstatere, at jeg havde overrasket bjørnen i at more sig med at kure ned ad en snefane.

Nu fik jeg for første gang indblik i reglerne for fangstdeling. Ifølge reglerne tilhørte skindet mig, fordi jeg havde fået øje på bjørnen. Desuden omfattede min part også det ene bagben samt alle indvoldene. Jeg blev oplyst om, at isbjørneleveren ikke måtte spises, da det kunne medføre en alvorlig A-vitamin-forgiftning. Derefter blev resten af bjørnen fordelt. Den første, der rørte ved eller blot kastede en tandstikæske på bjørnen, fik det

andet bagben. Den næste et forben – osv. til alt var fordelt i henhold til reglerne. Skindet blev i øvrigt anvendt til et par dejlige varme bjørneskinsbukser. Kraniet, som jeg fik med som trofæ, kan beses i biologilokalet på Snebjerg Skole.

Året efter fik vi en ny tømrer på Kap Tobin. Hans kone gjorde det til en vane, flere gange om dagen at gå uden for deres hus for med en kikkert at afsøge terrænet for bjørne. Som jeg husker det, blev det til tre bjørneskind på et år.

## Remmesæl



Efteråret kom. Sneen begyndte at falde og fjorden at fryse til. Fra 21. november var det mørketid og først den 18. januar ville solen igen kravle op over horisonten.

Med sne og is på fjord og hav blev det tid at køre på hundeslæde og sætte sælgarn. For har man anskaffet sig slædehunde, skal der også løbende skaffes kød til hundene. Først måtte jeg dog lige lære at knytte et sælgarn. Og så finde nogle gode steder at sætte garn. Det skal være steder, som sælerne søger, når de skal trække luft. Gode steder er på tværs af revner i isen, ved et isfjeld, der er frosset fast i havisen eller ved en pynt. Så

er det i gang med istukken, som er en mejsel eller et stemmejern på et langt skaft. Der skal hugges tre huller i isen. Nå hullerne er hugget bindes en line til tukken, som kastes gennem det midterste hul og ud mod henholdsvis hullet til højre og venstre for midterhullet. Er tukken rigtig afbalanceret vil skaftet dukke op i yderhullerne. Derefter sænkes sælgarnet ned i det midterste hul og trækkes ud mod de to yderhuller.

De tre huller dækkes med sne og så er det blot at håbe på, der er sæl i garnet, når man næste dag ser til garnet. At røgte sælgarn i mørketid kan være både vådt og koldt.

Stegt sellever lærer man hurtigt at sætte pris på. Lidt efter lidt også på stegt kujak (sælens lædestykke) spækket med røget flæsk og på suaasat, som er kogt sælkød tilsat grødris, salt og peber. Mange aftener hyggede Adde (maskinmesteren) og jeg os med kaffe og (i mangel af røde pølser) med kogte sælribben dyppet godt i sennep og ketchup.

Et forår, hvor jeg skulle røgte mine sælgarn i Hartz Vig, kom jeg på hårdt arbejde. Normalt var det mest fjordsæler, der gik i garnene. Men den dag var det en remmesæl. Midterhullet måtte tukkes meget større. Sælen var så tung, at jeg ikke med egne krafter kunne få den op på isen. Jeg måtte liste et tov om sælen og have hundene til at hjælpe med at trække den op på isen.

Lige da hundene og jeg i fælleskab havde fået sælen næsten op på isen, kom en fanger kørende hen mod os. Da han så sælen, kastede han sin tændstikæske på sælen. Og først da, blev jeg klar over, at det var en remmesæl og altså et partsdyr, der var gået i garnet. Så – som brødre vi dele.

Men der var såler til flere par dejlige varme kamikker. Nogle år senere, efter jeg var flyttet fra Kap Tobin og ind til Scoresbysund for at arbejde for KGH, fik jeg min tredje ”parts oplevelse”.

## Narhval



Jakob Simonsen og jeg havde længe fablet om, at det måtte være muligt at fange narhvaler i garn. Vi havde jo set hvor og hvordan de kom svømmende ind i Rosenvinges Bugt og Hvalros Bugt. Så vi gik i gang med at knytte et meget stort garn. Da garnet var færdigt, blev det sat i den dybe Hvalrosbugt ud for Ferslew Pynt. De fleste (for ikke at sige alle) i Scoresbysund rystede på hovedet af de to tåber, der troede at narhvaler kunne fanges i et garn. Som dage og uger gik, var jeg efterhånden også ved at komme til den erkendelse, at Jakob og jeg nok havde været lidt for optimistiske.

Men en søndag, hvor hundene og jeg efter en tur til Kap Tobin dårligt nok var kommet ind over landbrækket, blev vi mødt af en flok børn, som fortalte, at der var gået en narhval i Jakobs og mit garn. Hvor er hvalen, spurgte jeg! Den er da parteret. Din del ligger oppe i indhegningen ved pakhuset. Igen et partsdyr. Tanden, som jeg fik, har i dag sin faste plads i mit arbejdsværelse.

Preben Astrup:

Radiosondeassistent Kap Tobin 1958 – 61

Lagerforvalter Scoresbysund 1961 – 66.

Konsulent og viceskoleinspektør Grønland  
1975 - 80



Narhvaltann

## **Om fiskeskøyta «Perlen»s forlis**

på Sunnmørsbankane natta mellom 11. og 12. mars 1887.

### Fortalt av Elias B. Brandal

Det har gjennom tidene hendt mang ei tragedie her ute på sunnmørsbankane, serleg i fisketida og den tid fiskarane hadde ringare fiskefarkostar enn dei no har å berge seg på.

Eit av dei syrgjeleigaste forlis er nok fiskeskøyta «Perlen» sitt forlis på torskebankane her utanfor natta til 12. mars 1887.

«Perlen» var ei spilder ny fiskeskøyte som var bygd i Romsdalen i 1886 og som vart ferdig til sjødrift i 1887. «Perlen» var ikkje serleg stor, vel 15 tonn og var kosta av Johan Pederson Skarbakk som var skipper og broren Elias Pedersen Skarbakk.

Veret vinteren 1887 var stormande og utrygt. «Perlen» var i Aalesund for å gjere klar til utsigling fredag 11. mars, og ho siglde der i frå leid på dagen. Det var visstnok tanken å gå til Brandal, og ikkje gå på sjøen ein fredag. Det vart fortalt at også utanfor Aalesund møtte ho ei anna fiskeskøyte og ein eldre kar der om bord ropte til skipperen på «Perlen» og spurde om han hadde tenkt å gå på sjøen.

Kva Johan Skarbakk svara veit ein ikkje, men vedkomande åtvara dei og peika på kor mørk og svart han stod uti havet. Nok er det: «Perlen» siglde ut Giskeundet og ut på fiskebankane. Om kvelden eller natta rauk han opp med ein fælsleg nordveststorm med tjukk snøkave og i dette uveret «kanseiste» «Perlen».

Denne dag eller kveld var bl.a. skøyten «Havfruen» av Aalesund ute på bankane. Ho var større enn «Perlen». Kring 30 tonn, og skipper Fiskerstrand på «Havfruen» har fortalt at den fyrste støyten av nordvestbyga var så kvass og kraftig at han la «Havfrua» «nedåt», så rekka låg under vatn og sjøane gjekk heilt inn til lukekarmen, men ho reiste seg att. Og i dette ofselige veret har så «Perlen» kapseist. Korleis dette i grunnen bar til er det ingen som veit. «Der var ingen med som bære kan beskjed».

Laurdag 12. mars var veret bra og fiskedampskip «Aktiv», ein av dei fyrste dampbåtane som var brukt til havfiske, reiste ut på bankane for å drage torskeliner. Då «Aktiv» var på veg innover att traff han fram på «Perlen» som låg og svamla i sjøen. Kolvd og med baugen i sjøtræmen, rimeligvis halden oppe av lufta i lugaren. Der var ingen av mannskapet å sjå.

«Aktiv» sette slepar på «Perlen» og tok til å taua på henne for å få ho til lands. Han slepa i fleire timer, men så vart han kol-lens og måtte la sleparen gå for sjølv å kome til lands.

Då han kom tilland melde han straks frå om funnet av «Perlen» og fiskedampskipet «Lodden» - ein eldre rutebåt - fekk ordre om å gå ut. Men skipperen, kaptein Iversen, nekta å gå mot natta. Det vart fortalt at Iversen vart katta som skipper på «Lodden» med ein gong.

Eg hugsar godt «Lodden». Den hadde fast anløp på indre Hareid i dei dagar.

Sundagsmorgenen den 13. mars gjekk så fiskedampskipet «Terje Vigen» og «Aktiv» ut for å sjå etter om dei kunne finne «Perlen». Men dei fann ingen ting.

Etter som folk fortalte skulle det vere ut og vest for Karlsboden «Aktiv» måtte sleppe sleparen av «Perlen».

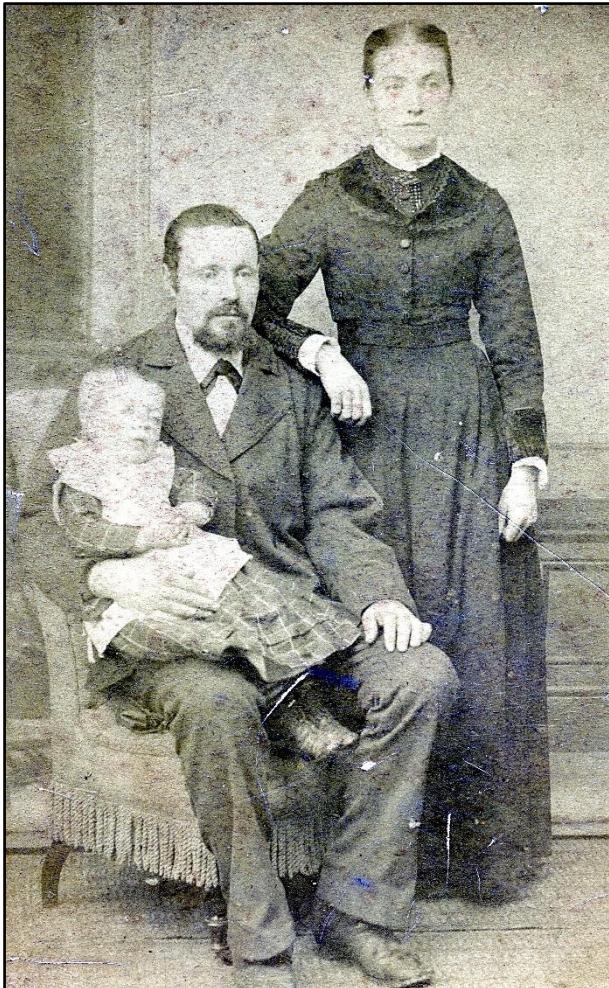
Måndag 14. mars var los Paul Kvalsvik ein tripp ut på havet utanfor Runde. Han traff då fram på ein såkalla «svenskerull» halvfull av sjø og med tre lik i.

Båten hadde merke og nr. for Ulstein merkedistrikt, og Paul Kvalsvik skjøna med ein gong at denne drivande båten skreiv seg frå «Perlen» og tok funnet med seg til lands og melde av til oppsynsmannen i Herøy. Det var ein Håvoll. Han tok seg av båten med dei døde. Og tyrsdag 15. mars kom han og nokre andre menn frå Herøy oppover til Ulsteinvik med dei tre døde mennene som var funne.

### **Mannskapet på «Perlen» på denne turen var:**

1. Skipper Johan P. Skarbakk, 31 år gift, hadde 1 barn.
2. Fiskar Elias P. Skarbakk, 29 år, gift hadde 1 barn.
3. Fiskar Peder Johnson Skarbakk

62 år, far til dei to første. 4. Fiskar Petrus P. Brandal, vel 30 år, gift 1 barn. 5. Fiskar Johan Jørgensen Brandal (Runne-Johan) 21 år. 6. Fiskar Johan Eliasson Brandal (Gjære-Johan) 18 år. 7. Fiskar Ole Olaviusson Brandal 19 år. 8. Ole Sivertsen Brandal (Lege-Ole) vel 24 år. 9. Rasmus Sivertsen Brandal (Lege-Rasmus) 22 år. Dei siste 5 var ugifte.



Berte Oline og Johan med guten Peder Skarbakk som var skipper på "Perlen".

Av desse vart skipper Johan P. Skarbakk, Ole O. Brandal og Johan Jørgensen Brandal funne att døde i den rekande «svenskebåten» og førd til Ulsteinvik tirsdag 15. mars, der dei vart hatt opp til sjøbuda til han Peter Bøe.

For å få greie på kven dei var desse 3, vart Anna Johs. dotter Ulsteinvik, kona hans Peter Rasmus og som var frå Brandal, henta, og ho kjende dei og namngav dei, så det kunne sendast bod til Brandal om dette.

Onsdag 16. mars kom så tre mann med kvar sin hest og henta dei døde.

Då stordelen av karfolka da var på sjøen, måtte dei få eldre folk frå Hareid til å hente dei. Dei som henta dei var Olavius L. Brandal, far til Ole, Andreas B. Håbakk og Rasmus S. Bjåstad.

Dei døde vart så gravlagd på Hareid kyrkjegard i ei sams grav som enno er å sjå.

Dette er det største forliset som har vore i Ulstein gamle prestegjeld i det siste hundradåret, og det gjekk prat og gissingar om det lenge etter og året «Perle-året», vart brukt som tidemerke. Vi bør minnast desse «havets» helter».



# Juletræ på Kap Tobin og i Scoresbysund 1958 – 1966

Av Preben Astrup

Hvert år, når julen nærmede sig, var det aktuelle samtaleemne: ”Hvordan få vi fremstillet noget, der kan minde lidt om et juletræ”. Og hvert år blev der udvekslet gode råd og ikke mindst eksperimenteret med fremstilling af forskellige former for juletræsefterligninger.

For god ordens skyld skal oplyses, at den højeste plante man kan støde på i Scoresbysundområdet er Arktisk pil og som under optimale betingelser kan nå en højde på omkring 50 centimeter. Det rækker jo ikke meget som juletræ, hvis man da ikke lige lagde lidt længde til pilens vækst. F.eks. ved at dekorere et kosteskaft med pilen, så den kom op i øjenhøjde. Men et juletræ var det jo ikke.

Der var også andre muligheder. Men det krævede, at man havde været forudseende og gemt noget af det bølgepap, som var omkring varer, der kom op med skib fra Danmark. Igen med et kosteskaft som stamme, men nu med indborede tynde metalpinde, som blev betrukket med strimler af bølgepap. Alt efter temperament og tålmodighed, kunne strimlerne klippes ud med fine ”nåle”.

Et tredje forsøg forudsatte at man gemte det træuld, som nogle varer havde været emballeret i. Træuldet blev så dyppet i en grøn farve og derefter smukt dekoreret på kosteskraftets metalpinde.

Såvel ”bølgepaptræer” som ”træuldstræer” krævede godt med vand i nærheden, da ”trærne” havde en tendens til at brænde af midt i julehyggen.

I begyndelsen af 60’erne fandt Den Kongelige Grønlandske Handel (KGH) på at sende udfoldelige italienske plastikjuletræer til butikken i Scoresbysund. Kønne var de ikke. Men de havde den fordel, at kunne foldes ud og efter endt brug foldes sammen igen, så de var klar til næste jul. Sådan gik et par år med plastikjuletræer. Men så foreslog handelsassistenten, at vi som et forsøg kunne bestille et parti juletræer sendt op med årets sidste skib.

Sidste skib afsejlede fra Danmark i midten af august. Det betød at trærne måtte fældes i begyndelsen af august. Nok ikke det bedste tidspunkt at skove juletræer på. Men det kunne jo komme an på en prøve. Interesserede kunne blot bestille, så skulle KGH nok sørge for at trærne kom med årets sidste skib.

Trærne kom som bestilt med sidste skib lige i begyndelsen af september. Pænt pakket ind i net, som juletræer nu skal pakkes ind i, når de skal ud på en længere rejse.

Den meget hjælpsomme lagerforvalter i Scoresbysund kunne ved modtagelsen af trærne straks se, at noget måtte gøres, hvis trærne skulle have nåle på juleaften. De måtte køles ned. Derfor tilbød han alle, der havde bestilt trærer, at han nok skulle tage vare på trærne indtil jul. Hvilket alle mente var et meget godt tilbud.

Derfor blev trærne gravet ned i en stor snefane oppe i fjeldet. En snefane, som om sommeren aldrig smeltede så meget tilbage, at fjeldet kom til syne. Da der var tale om en meget kvik og erfaren lagerforvalter, der vidste, at der i løbet af efteråret ville falde en del sne, sørgede han for at der blev rejst en lang lægte som markering af opbevaringsstedet.

En dag hen mod jul kom skolelederen og bad om udlevering af skolens juletræ. Så gerne, sagde den flinke lagerforvalter og kastede et blik op på snefanen, hvor trærne jo lå til opbevaring. Og hvad så han? At intet af markeringslægten stak op over sneen.

Nu var der kun at få samlet de grønlandske medhjælpere samt en stak skovle og begive sig op på snefanen for at grave juletræer frem. Det viste sig hurtigt, at skovle ikke var nok. Dertil var fanen i løbet af efterårets snefald og storme blevet alt for hård. Der måtte stærkere midler til. Så frem med aerolitten, der sædvanligvis kun blev brugt, hvis årets første skib havde problemer med at bryde en sejlrende ind til Scoresbysund.

Efter nogle dages møje med skovle og aerolit, måtte den flinke lagerforvalter erkende, at det nok ikke blev denne jul man kom til at danse om et rigtigt dansk juletræ.



Walter Molt og Sigvald Brandal med selvlaget juletre. Torgilsbu julen 1937

Den eneste trøst var, at der fra foregående år var et lille restparti af italienske plastikjuletræer på lageret.

I øvrigt skulle der gå to somre til, inden snefanen smelte så meget, at træerne kom til syne. Men nu uden nåle.

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 DNS

# AASEN



## BIL-DEMONTERING AS

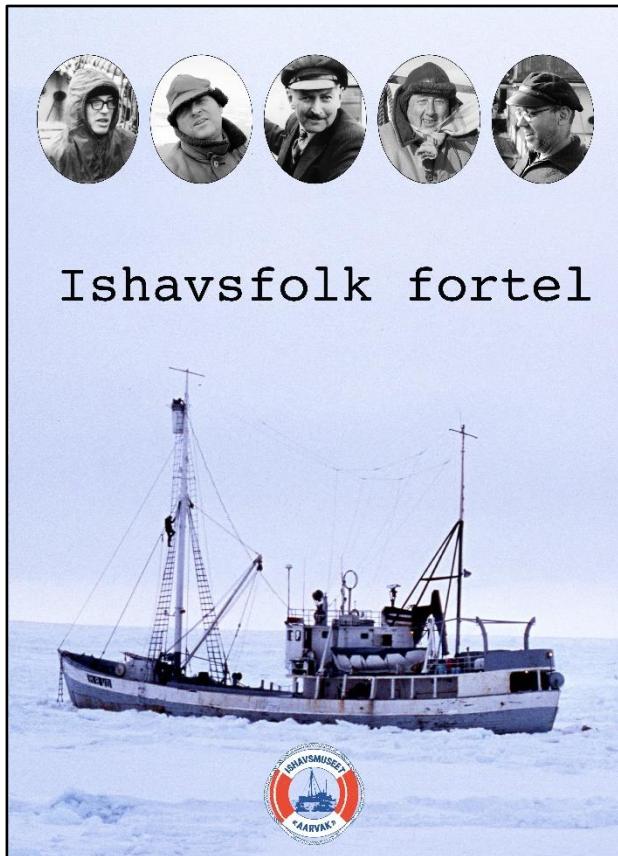
- BRUKTE OG NYE DELER
- OFF. GODKJ. VRAKMOTTAK
- NYE DEKK OG FELGER

700 37 900

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

## Ny polarbok: Årets julegåve

# "Ishavsfolk fortel"



Ishavsmuseet gjev ut to bøker til jula i 2020.

I denne boka, "Ishavsfolk fortel", er det, som tittelen tilseier, ishavsfolket sjølve som fortel. Boka er basert på artikklar frå 20 år med bladet Isflaket som hadde si første utgåve hausten 1999.

I 2020 er bladet inne i sin tjueandre årgang, det er kome ut 88 utgåver med totalt 3640 sider. Knappe 10% av dette stoffet er valt ut til denne boka. Og det er kun valt ut artiklar der det er ishavsfolket sjølve som fortel. Nokre av dei har skrive artiklane sjølve, andre har lete seg intervju. Nokre artikklar er heilt ferske og nokre er skrivne for over 100 år sidan. Vi har gjengjeve dei akkurat slik dei var skrivne. Vi har ikkje retta i språket deira, det er dei sjølve som fortel med den skriveforma dei hadde. Såleis har boka ulik målform, enkelte artiklar er på bokmål og andre brukar nynorsk.

Historiene er talrike i denne boka.

Det er ikkje heilt vanleg at ishavsfolket fortel så mykje om alle turane sine på fangst i ishavet, på Grønland eller Svalbard. Ein kan undra seg på kvifor det er slik. Historiene sit ofte langt inne, og samtalen med ein eldre ishavsskipper, overvintrar eller stuert for den del, starta ofte med at «det er no ikkje so mykje og fortelje, eg har ikkje opplevd noko spesielt». Farane kunne vere mange på ein ishavstur, og mange let nok vere å fortelje så mykje heime for å ikkje uroe ho som gjekk heime å venta. Ishavskjerringane som venta var sterke kvinner, men dei hadde nok å stri med og trengte ikkje meir å uroe seg over i ventetida.

Men heldigvis er det nokre som har fortalt, og mange av dei kjem til orde i denne boka på 340 sider.

Boka fortel om dramatiske, fine og nokre muntre historier frå fangstfelta. Både frå selfangst, overvintringsfangst og ekspedisjonar til nord og syd. Vi får vere med på dramatiske forlis, gode fangstturar og ei og anna isbjørnjakta. Du får lese om at det var fislukta som kunne vere verst i fangsthytta, og om dei flotte sommar-ekspedisjonane til Nordaust-Grønland. Ishavsfolket fortel også om då dei hadde med heim levande isbjørn, moskus og kvalross frå Grønland. Dei fleste fangstskuter har forlist i isskruing på dei ulike felta og vi får i denne boka førstehånds kunnskap om korleis dette kunne gå føre seg. Vi får også eit glimt av korleis det var då fangstskutene starta oljeleiting på 1960-talet. Også på dette feltet vart ishavsfolket pionerar. Ishavsfolk fortel er ei variert bok med historier frå mange ulike delar av vår nære polar- og fangsthistorie, fortalt av dei som sjølve opplevde det.

"Ishavsfolk fortel" er på 340 sider, stort format og med mykje autentiske foto som illustrerer dette barske virke. Hard cover.

Boka kan du bestille i Ishavsmuseet sin nettbutikk [www.ishavsmuseet.no/nettbutikk](http://www.ishavsmuseet.no/nettbutikk), på tlf. 700 92 004 - e-post: [post@ishavsmuseet.no](mailto:post@ishavsmuseet.no)

Du kan også spørje etter boka i din bokhandel.

Sjekk også ut det store utvalet med polarbøker i Ishavsmuseets nettbutikk.



## «Aarvak»' sin siste ishavstur, Austisen 1981.

Slik Terje Bakken frå Nordkjosbotn minnast turen.

Av Johannes Bjarne Alme – Prosjektleiar  
Ishavsmuseet.

Terje Bakken er fødd Nordkjosbotn i Balsfjord 17. juni 1963. Terje er ein slik som heilt frå han var liten gut, har visst at han skulle på ishavet. I 1980 hadde han spurt etter plass på «Aarvak» med Odd Bjørklo. Svaret kom seint, då var Terje på garnfiske i Lofoten. Som den veloppdragne karen Terje var, så vart han turen ut på garnbåten trass i at lysta på ishavet var enormt stor. Året etter, i 1981, vart han tidleg lova plass av Odd Bjørklo.



*Terje Bakken på "Aarvak" 1981.*

Dette var i den store brytningstida for treskutene. Kondemneringstilskota gjorde at mange skuter gjekk ut av drift, og 1981 var siste året det er treskuter på selfangst.

I Austisen var det i utgangspunktet berre «Norsel» og «Aarvak» som skulle fangste. Det vert to skuter til. «Arnt Angel» fangsta i Vesterisen. Skipper Arvid Angelsen vart sjuk, og dei gjekk til Tromsø med han. Karl Kr. Angelsen kom då om bord som skipper og turen gjekk til Austisen.

Før avgang til Newfoundland feira mannskapet på «Norvarg» 70-års dagen til skipper Guttorm



*I messa på "Aarvak" 1981. Fv. Kokken Ragnar Madsen, veteranen Holter Solli, og Terje Bakken.*

Jakobsen. Skuta tok rekordraskt kvota på Newfoundland, gjekk heim, skiftar tur og gjekk vidare til Austisen.

Mannskapet på «Aarvak» var med unntak for stuerten Balsfjordingar. Skipper på turen var Magnar Fredriksen. Reiar Odd Bjørklo var sjølvsagt også med. Hermod Reinnes førsteskyttar og Holter Solli var andreskyttar. Holter(fødd 31.10.1912, og døde 09.11.2011) var krigsveteran frå kampane kring Narvik i 1940. Han hadde drive ishavet i alle år. Han var 68 år på denne turen. Terje Bakken seier at Holter var kjekk kar å vere saman med, han likte godt ei god historie. Vidare kunne han finne på litt moro sjølv, og tok gjerne ein dram saman med karane framme.

Den 16. mars kom mannskapet om bord og ein tok til med klargjering og utrustning for fangsttur til Austisen. Odd har siste åra erfart at det iblant har vore litt tvil om skuta sin posisjon når dei sovjetiske inspektørane har kome om bord. Nettopp av den grunn har han bestemt seg for å kjøpe det nyaste som er på marknaden med omsyn til å bestemme posisjon, nemleg ein satellittnavigatør. Denne vart installert den 20. mars, same dag som dei gjekk frå Tromsø. Rett etter midnatt den 23. mars møter dei første isstrimmelen. Den dagen registerer dei at to av sentertankane er lekk, og at dei har missa om lag 12000 liter solar. Den 24. mars ryk eit stempel på hovudmotoren, og dei ligg stille i isen for reparasjon av dette. Den 25. kjem dei fram på



*Siste tur på fangst, "Aarvak" i Austisen 1981.  
Seinare same år vart den museumsskute på  
Brandal.*

selen, og dei set ut fangstbåten og fangar 258 dyr. Dagen etter er det vestleg kuling og snø. Dagane etter leitar dei heile dagane, men det er slett ikkje kvar dag dei finn sel. Den 29. får dei 72 dyr i tunge og trege forhold for fangstbåten. Kulingen lagar dønning, og i kanten er det stor dønning.

Den 1. april har dei sovjetisk inspeksjon, inspektørane er svært fasinert av satelittnavigatoren som gir nøyaktig posisjon på sekundet. Den russiske kystvakta var fleire gongar om bord på inspeksjon. Terje fortel at då måtte nokon av «ungdommane» vere i styrehuset saman med Odd som «tolk». Når dei hadde kome i isen gjekk Odd kledd i gamle og slitne klede, ei skinnhue som var totalt utslit - «ja den var verre enn den han Oluf brukte på slutten» la han til. Vidare ein gammal holete strikkagensar og med eit stort skjerf tulla kring hovudet. Han såg slett ikkje spesielt presentabel ut, og det var ikkje rart dei russiske inspektørane stussa når dei såg han, og han presenterte seg som reiar. Betre vart det heller ikkje når han

baud dei vodka. Dei takka nei, vodka hadde dei nok av om bord, men kaffi kunne dei få. «Dei bydde oss sigarettar, sånne russiske «høy»-sigarettar med pappfilter», minnast Terje.

Eit spesielt minne Terje har frå den turen var korleis «Arnt Angel» og «Norvarg» vart ønska velkomne av den russiske kystvakta. Når skutene kom til russisk farvatn meldta dei frå at dei kom. På «Arnt Angel» si melding var det knappast kystvakta kvitterte. Når «Norvarg» melde seg, vart skuta og skipper Guttorm Jakobsen spesielt ønska varmt velkommen til Sovjetrussisk farvatn, med ønske om god fangst. Det var liten tvil om at den russiske kystvakta hadde full kontroll over at Guttorm var gammal krigsseglar frå konvoiane til Murmansk.

Den 15. april leitar «Aarvak» heilt inn til den russiske grensa, det er kanskje ikkje tilfeldig at etter kort tid nær grensa så er der eit sovjetisk fly over dei. Den 23. må dei skifte eit lager på omformaren til radaren, den dagen er fangsten 10 svartungar (gråing).



"Aarvak" selfangst 1981. Foto Terje Bakken

Terje var 17 år den gongen, men allereie ein vant jeger og god å skyte, så han fekk vere med på isen og skyte. «Ivrig som eg var, skaut eg på alt av dyr. Eg var på isen saman med skipperen. Eg skaut alt. Skipperen sa, «NEI og NEI, kva er no det her for nokka? denne må vi dumpe. Det var ein storkobbe. Men eg sa at ho Inga Sokki, ville ha skinnet til å lage såler på kommagar. Då vi kom om bord sa Odd det same, «vi må dumpe skinnet». Eg sa at eg ville ha det, då såg han på meg, og så sa han, «ja eg veit kvar det skinnet skal, det skal til Sagelvann til ho Inga Sokki». Så når vi kom heim hadde eg med to skinn til ho i ein stamp. Som takk for kobbeskinna sydde ho skaller og bellingar (skinnbukse) av reinskinn til meg.»

Måndag 4. mai bunkrar «Aarvak» olje av «Norvarg», dei får også noko proviant og mjøl. Sidan kjem dei ut i nokre strimlar og får der meir enn 600 dyr. Den 5. mai kjem det sovjetiske inspeksjonsfartøyet ut på feltet, og gir alle norske skuter beskjed om å stoppe fangsten og forlate feltet. Skutene sig sakte vestover i isen, mens dei set norske styresmakter på saka. Trass i lovnad om avklaring i løpet av dagen den 5., er det kveld den 6. før stadfesting på at fangsten kan halde fram er på plass. «Aarvak» er raskt inne i isen, og i løpet av dei to neste døgna er kvoten på 4500 dyr teken. Etter at skinna er kjølte av i sjøen, skuta gjort sjøklar og dei siste skinna er platta ned, vert kurset sett mot Noreg.

I løpet av turen får Odd charter på «Aarvak», ein sommartur til Svalbard med forskarar. Terje vart lova plass på turen og han gler seg stort. Ikkje lenge etter ishavsturen får Odd kondemneringstilskot på skuta, og må seie frå



"Aarvak" i Austisen 1981. Foto Terje Bakken.

seg sommarturen til Svalbard. For Terje var det var ein stor nedtur at turen ikkje vart noko av.

«2.skyttaren, han Holter Solli, krigsveteranen, likte seg som sagt best framme med oss karane og tok seg gjerne ein dram og prata tull. Ein liten skøyar. Ei natt maskinisten sat i messa å la kabal, lura han seg forbi, hadde på slåa på døra, så gjekk han i maskinrommet og rusa litt hjelpeomotoren. Maskinisten i panikk sprang opp men kom seg ikkje ut av messa sidan slåen var på på utsida av døra.

Eg var ung og var mykje i jollinga. På store hiv, brukte eg stige på skinndungen og følgje hivet over vokkene og også om bord i skuta. 2. skyttaren stod og jolla på nokken, då hivet var nesten opp på rekka, så glapp det på nokken, og heile hivet og eg enda i havet mellom skuta og isen, eg vart våt og føl. Skipperen gaula. 2.skyttaren rusla flirande derifrå. Berre fanteskap frå han. Odd gav oss mannskapet ei vodkaflaska for kvart 1000 dyr. Denne dagen fekk eg tre drammar for badet eg hadde vore gjennom.»

Skuta vart lasta og låg tung i sjøen. På heimveg var det ganske stor lekkasje i dekket, framme rant vatnet ned i køya til Terje. Like eins er det i maskinrommet, eine hjelpeomotoren vart pakka inn i ei regnjakke. Sjøen er heilt i høgde med dekket når dei kjem til Tromsø.

Dette var «Aarvak» sin siste ishavstur, dei hadde 4500 dyr og 101 400 kg spekk. Mannslotten for 13 mann var på 27 750,- så må ein vel seie det vart eit verdig farvel med isen og fangsten. Skuta vart vaska og utstyret teke i land. Skuta



*Reiar og skipper Odd Bjørklo. Foto frå Terje Bakken*

var mykje lekk, så sjølvlensa vart montert straks skuta vart liggande utan folk om bord.

Som nemnt hadde Odd Bjørkol fått tilsegn om kondemneringstilskot til skuta. Samstundes satte Hareid Historielag, Hareid Pensjonistlag og andre eldskjeler på Hareid / Brandal seg i sving for å ta vare på «Aarvak».

Det lukkast, dei fekk ta over skuta, mens Odd Bjørklo likevel fekk utbetalt kondemneringstilskotet. Dette vert grunnkapitalen til Ishavsmuseet Aarvak.

Odd Bjørklo gjekk sjølv «Aarvak» til Hareid. Terje fortel at etter skuta var levert og papira var i orden, reiste Odd til Ålesund, der kjøpte han ein sølvgrå Datsun diesel, sette seg inn i den og køyrd heim til Storsteinnes. Den bilen hadde han så lenge han køyrt bil.

Mange år etter skulle Odd kvitte seg med våpenarsenalet han hadde etter tida med «Aarvak», då fekk Terje kragen han hadde brukt på selfangstturen i 1981 .

Takk til Terje Bakken som tok oss med på «Aarvak» sin siste fangsttur.

Kjelder: Samtale med Terje Bakken 27.02.20

Dagboka til Aarvak, Ishavsmuseets arkiv

**Årets lokale julegave:**

Gåvekort til **Sjøborg kulturhus og kino** kan du kjøpe på [www.sjoborg.no](http://www.sjoborg.no) og i kafeen på Ulstein Arena.  
Gåvekort til **Ulsteinbadet** kan kjøpast i kafeen på Ulstein Arena.

Ulstein Arena | Vikemyra 2 | T: 700 17 700 | [www.ulsteinarena.no](http://www.ulsteinarena.no) | [www.sjoborg.no](http://www.sjoborg.no)

# Kvitneset – ein port mot Atlanterhavet

-Der «havørnen» Kvitnes-Kolben med si Marja skapte ein heim mellom bergskortene, og draumen hans Lissje-Kolben om ‘dei svarte fuglane’ gjekk i nifs oppfylling

Av Bendik Bonde (Ludvig Holstad)  
Vikebladet april 1979.

Kvitneset, nørst på Hareidlandet ut mot Sunnmørshavet.

Skjerfluda ytst ute som ein glatt kvalrygg på dykking ut i djupet. Kvitfrodande velter sjøane seg over endå i stille dagar. Store langdregne bergryggar innanfor, 150 meter i breidda frå dragsuget til øvste kanten, og 2-300 meter i lengde. Ei landevide av livløyse. Slipt og skura i 1000 år. Lenger inne i ein liten dal, berre ei smal revne mellom drypande svaberg, og eit tjønn i miniatyr som eit blankt auga midt i dalen. Ein idyll i villskapen.

Kvitneset, siste farvel til seilskuta på veg til fangstplassane. Og første helsing til ungguten som lengta heim. Kvitneset, notkasting og moreld i sjøen og båtane fulle av mort og pale i mørke haustkveldar. Seievoder og ‘snøre for bord’, og spanande dorgfiske ved jonsoktider, med same sola sprett over Sulafjellet. Kvitneset, ein av dei beste fiskegrunnane mellom ‘Stim og Stad’ i gamal tid.

Ein næringsplass for eit hardført folk.

## Ungt ektepar ror i land.

Det var ein vårdag for 90 år sidan ute ved Breisundet. Ein liten færingsbåt kom roande langs med Hareid-landet på veg utetter. Det er tidleg på dagen og fjorden ligg blank som ein spegel enno. Men lid over middag er du ikkje trygg. Då har du nordavinden so sikkert som klokka. Fjorden reiser bust og vert morsk i auga.



Der sit to i båten. Eit ung par ser det ut til. Dei sveittar, for dei har rott langt og sola er varm. Tidleg i otta var dei oppe og gjekk den lange vegen, nesten halve mila, ned i Liavågen. So den seige roren hit ut. No rundar dei for Klombraberget og der såg dei sitt land.

Ei lita vik, blank og innbydande innfor ytste skjeret, og Breisundet var næreste granne. Ei stor slette mellom to bergryggar. Skulle det ikkje gå an å livnære seg her? Støa var berre ei grop mellom store rundslipte steinar. Eit lite naust oppfor flodområdet. Berre eit tak på fire stolpar. Der sat ein måse opp i fjøra og undra seg, og eit ærfuglpar symde tett bortfyre. Men nordpå ‘skjeret’ flaksa det venger og skrik i hundre strupar. Ei helsing til dei to i båten. Dette skriket høyrd landet til.

Båten skrapa opp i fjøra. Kvinnan gjekk med ein gong opp over sletta. Det var eit liknament til hus som stod der oppe under bakkekanten. Han tok til å bere ut or båten. Det var snart gjort. Ei kiste, eit skrin eller to, ein stor feld og ein rokk. Dei to siste var heimanfylgje. Det var alt. Hadde dei ikkje meir? Lite truleg. Dei var unge folk og hadde lite samla av jordisk gods enno.

Mannen går opp mot huset. Dette var den nye heimen, og sjå kor ljost alt ter seg denne solvarme vårdagen. Der låg sletta og baud seg fram. Det skein i vassdropane nedetter svaberga. Og fjorden blenkte og havet som opna seg utetter var berre skjere godviljen å sjå i auga. Men haustardag--.

To mann hadde prøvd seg før som bureisarar her ute. Dei laut gi opp. Eit slikt bårebrak natt og dag, det gjekk på nervane. Den unge kona som hadde gått i førevegen fann ein daud bukk inn på golvet. No kom ho dragande med han ut døra. Første helsinga i deira nye heim.

So tek soga til med tredje brukaren på Kvitnessletta.

Kolbein Sakseson Ulset var fødd på Bjørndalsbakken i Ørsta den 7. august 1847. Faren Sakse Ellingson var gift med Berte Larina Barstad. Dei flutte til Ulset i Hareid kring 1850, og der vaks Kolbein opp. I 1870 vart han gift med Marie Johs. dotter Mork.

Ho var fødd i 1845. Desse to var det som kom til Kvitneset denne vårdagen. Kraft og mot hadde dei, men to mann hadde rømt derifrå før. Ville han Kolbein og ho Marja greie det i lengda?

Dei heldt ut år etter år. Dei vart verande der ute. Sletta vart dyrka mellom berga. Jord rydda og hus bygd. Ein arbeidsdag lang og hard på sjø og land.

Og kvar for seg vart desse to, mann og kone, vidspurde langt utover bygdegrensene. Det var både eit landnåm og eit havnåm som gjekk for seg der ute. Skarbakken i Brandal åtte Kvitneset, og Kolbein Sakseson hadde bygsla av Peder Jonson Skarbakk.

### Eit hav-nåm i 70-åra

Dette var i 1870-åra. Ei ny tid var i emning for sjøbruk og fiske på Sunnmør. Den gamle sunnmørsotringen heldt på å tape i tevlinga med Møringsbåten. Men dette var berre eit tin på den nye stigen. Der var andre moderne farkostar i emning. –No galdt det dekka farty. –Nett i denne tida var det at storskøyte brøytte seg rom på Sunnmørshavet. Store og mellomstore skøyter var framtidstraumen å so mang ein ungut i by og bygd.

Midt opp i denne utviklingsstraumen kom den unge Kolben Kvitnes. Og so tok eit fiskarliv til som det går gjetord om den fag i dag. –Eit havnåm i 40 år. Det vesle landnåmet heime fekk kjerring og ungar stelle med.

Første opplæringa si fekk han med den store pioneren Ole Thoresen frå Hareid som var skipper på skuter i Ålesund. Deretter finn vi han Kolbein som medeigar i den første storskøyta i Hareid «Nordeggen», skipper Johan Skarbakk. Seinare får han si eiga skute, «Rolf» og ho vart snart kjend for der var han Kolben skipper. Det stod glans av storskøyte den tida. Og han Kolben var ein av dei tryggaste å vera med, for han forstodvêret som få andre.

Ein gamal Brandalmann fortalte at ein dag kom dei siglande ut på bankane og skulle sete line. Berre finevêret å sjå til. Vi stod ferdige til å få ut båtane. Då kjem han Kolben opp kappa, gjer ein sving på dekket, stirer ut i synsranden. Står still ein augneblink, og so kjem det kort og kvasst:

-Ikkje båt på sjø. Snu innatt! Før dei kom inn under land rauk sjøen.

### Marja greidde brasane heime

Ein havørn vart han Kvitnes-Kolben, og vide for han med skuta si. Størsteparten av året låg han ute i havet, og so laut ho Marja greie brasane heime. Og ho greidde det utruleg vel. Etter kvart har Kvitneset mykje gras. Men likevel, det vart ofte i minste laget mot våren. Men ho Marja visste råd. Fram i Hareidsdalen var det halm i store stål. Vel, hesten for sleden og kjerringa for taumane innetter dei lange vegane. Og liv og prat var det allstad der ho for.

Oftast gjekk dt vel på desse turane. – Men ein gong gjekk det gale. Då barst det utfor i ein sving. Lukka var at snøen låg høg og tok imot. Der låg kjerringa, hest og slede og kava i snøskavlen. Ho sprang etter hjelp, fekk alt saman opp att på vegen, tok taumane i handa og på'n igjen.



Kolben og Marja. Foto frå Arve Røyseth.

Det kjenest stengt og einsamt ute i Kvitneset. Men stilla var dei ikkje plaga av. Nordvesten hylte opp i ufsar og skar og lufta skolv av bårebraka bortpå Skjeret. Men stundom blenkte han opp «storstova», og då vart det som eit anna land. Og ville no silda finne på å landgå, då vart det liv og sjau.

Då kunne det hende at ho Marja stod og auste spralande sild opp i berget so mykje ho berre ville. Eller når torsken stima rygg i rygg innmed Lesten, og Breisundet var svart av båt. Å, det var liv. Ho Marja ropte: -No må dokke stå opp ungar, me lyte til å drive sjøen! Der var mat og livberging på mange vis ute i havgapet.

Men so skal det også forteljast at Kvitnes-kjerringa hadde hjarta på rette plass, og kjøkenet hennar Marja var godt å ty til mang ein gong for frosne og svoltne fiskarkallar både frå byen og bygdene i kring. Ho rekna ikkje på kaffi-marka, fortel dei gamle som minnast henne i dag. Sjølv kviler ho under torva for lenge sidan.

### Livskvelden kjem

Åra gjekk og folketalet vaks i Kvitneset. På nærmeste grannegarden var der også nokre born. Det var: Klombra. No leika det ungdom mellom berga. Eldste sonen hadde bygt seg hus og gifta seg. Han var skipper no på same skuta. Han Kolben tok til å trøytna. Men han var med, og dei unge måtte helst lyde gamlingen enno. Rikdom var der ikkje, korkje med gamle eller unge. Men dei greidde seg.

Alt såg ljost og vanfullt ut. Men der er båregang på livshavet. Er du på toppen, så berst det før eller sidan nedatt i dalen. Mannen med ljåen kom, og det var eldste guten, han Sigvald Kvitnes, som måtte fylgje. Det var i 1910. To år etter døydde ho Marja, 68 år gammal. Det vart ikkje so ofte ut i havet med han Kolben etter den dag. No var det småsjøen han pusla med. Dei vaksne døtrene stelte heimen. Havørnen vart småfiskar i fjorden. So stod han kveldane og egnede hyselina ned i kjellaren og song for smågutane som samla seg om han: «De norske loser er raske svende», og «Ondt ofte lider den fiskerman».

Storskøytene hadde vore hans liv. No var det ei anna tid, og den glansfulle draumen var forbi. Den 28. august 1928 døydde Kolben Kvitnes. Dei som kjende han siste åra han levde, fortel at den aldrande kjempa fekk alvorstankar og søkte meir og meir inn til Ham som «stormen linde og bryte bylgja blå».



*Skuta «Rolf» etter ho fekk innsett motor og fekk namnet «Polen». Maleri i utstillingane til Ishavsmuseet.*

Han miste fleire av sine. Attåt eldste sonen måtte han også fylge ein svigerson til grava. Og ein soneson la seg til å døy berre 19 år gammal.

Yngste sonen vandra ut til Amerika. Det var dårlege tider i 1920-åra. Og Kvitnesskjøya «Rolf» som tankane krinsa om med stolt glede i 20-30 år, ja, ho måtte seljast.

Det vart tomt rundt den gamle sjøulken. Berre nordvesten og bårebråket var som i unge år. Fleire gongar hadde han settvestasjøen kome i velduge dønningar inn frå havet, tøygde dei grønkvite armane sine over den 10-12 meter høge bergryggen mot Breisundet og velte skumsprøyten heilt ned på heimebøen. Jau, havet var det same til alle tider.

No hadde gamle skipperen berre ein dauvstum gut att av sönene sine. Han Lisje Kolben.

### Spådomen hans Lisje Kolben

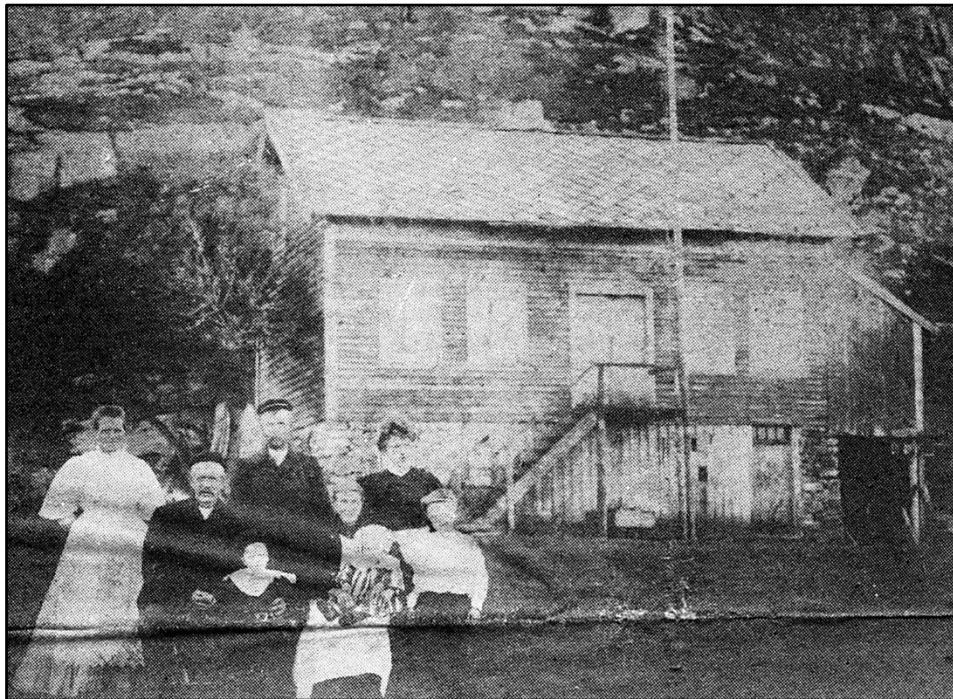
Folket fortel at denne guten hadde merkelege syner siste åra han levde. Han peika opp i lufta og svinga med armane. Han såg store fine fuglar som fauk og flaksa. Då laga han seg til som han skaut etter dei. Han døydde i 1934.

Den dagen skulle kome at den dauvstumme guten vart sannspådd. I 1940 kom herrefolket og på nokre få månadar var det rasert alt som var bygt opp med sveitte og strev og kjærleik i 50

år. Fiskarheimen på Kvitneset vart tysk utpost mot Nord-Atlanteren.

### Storfeldte Kvitneset

Sju såter høy fekk dei første året i Kvitneset. No fødde dei fire kyr, hest og 20 sauder og endå ein flokk geiter attåt, før geita vart avdøydd. Ikkje



Tunet på Kvitneset for 70 år sidan. Frå venstre ser vi Dorthea f. Alnes (gift med Sigvald), Kolben Kvitnes (sitjande), held rundt Knut, Lisje-Kolben (ståande), Marja (sitjande) med Alf på fanget. Guten lengst til høgre heiter også Kolben (son til Dorthea). Kvinnen bak er Petra, dotter til Kolben og Marja.

stein på Stein av deira vart att. Men der er nøgda med styggedom å sjå i dag. Rundt omkring på haug og hamrar grin det imot ein, svarte bunkers, kanonstøde, skytehol og lange løypegraver. Her og der nakne søyler og grå betong. Fallen stordom. Einsleg for seg sjølv på ein rasert brakkemur tronar ei halv kamin i raud murstein. Eit vitnemål som ein finger i trass mot himmelen.

Men rundt heile neset, over dalar og glyvrer og glatte berg ligg ein kilometer lang brun orm av rusta piggråd, føl og farleg. Folket som går der, finn fram til dei beste overgangane, trakkar på styggedomen og skrevar over. Då høgg han etter dei og riv i klede og sko. Det minner om hatet i ei stygg tid.

Storfeldt og fagert er der likevel ute på Kvitneset trass i alle stygge merke frå krigsåra. Mesteparten av nøre Sunnmøre har du for auga frå fjellgarden i aust til ytste skjera.

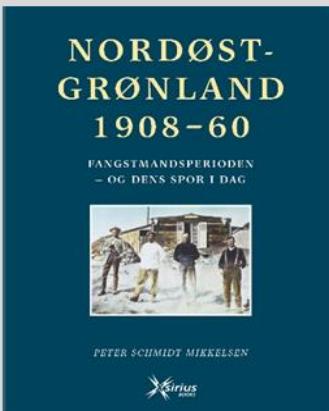
Og ei endelaus utsyn mot havet mellom Gogsøy og Godøy.

Sommarsdag er der liv. Hellesletta full av sauver som ved i mat. På heile Hareidlandet finst ikkje maken til beite. Og så fuglelivet då, sjøfuglen som sym og skrik overlag. Ja, endatil kråka fer der å flaksa. Men ho skundar seg berre høgt opp. Ho skal ut til Flø-Rauden til natta.

Ikkje berre flygande og firfott liv treffer vi der ute sommarkvælda. Nei, der kryr av stangfiskarar, og bilar står parkert so langt ut som det går an å få hjula til å rulle. Det er slutt med å fange lyren med garn no. Dei tek han med stang. Undrast kva han Kolben ville sagt til ei slik avart av eit adeleg yrke.

Det kveldar over Kvitneset. Det kjøler frå skuggane under Skolma. Grå restar av brakkebetong liknar uhyggelig på vaktpostar i givakt no i skyminga. Ned under bakkekanten stod den vesle fiskarheimen for 20-30 år sidan. Stove og løde. Alt er borte. Graset gror over syllsteinane.

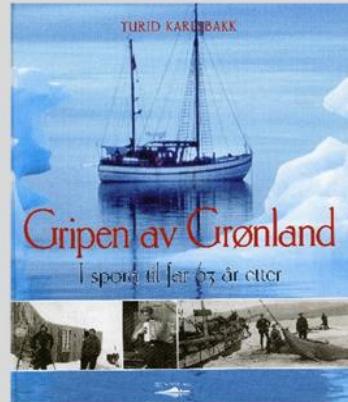
# Polarbøker – ei julegåve som varer!



Nordøst-Grønland 1908-60  
Peter Schmidt Mikkelsen



Arktisk Jaktsafari  
Kjell G. Kjær



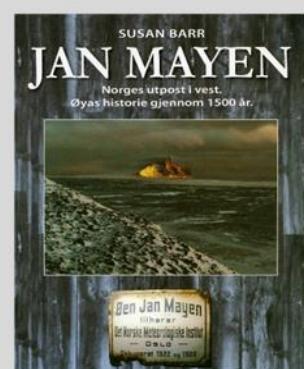
Gripen av Grønland  
Turid Karlsbakk



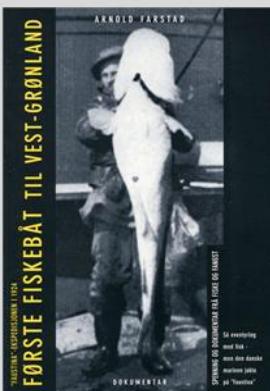
Selfangst -et liv for mannsfolk  
Britt Johansen



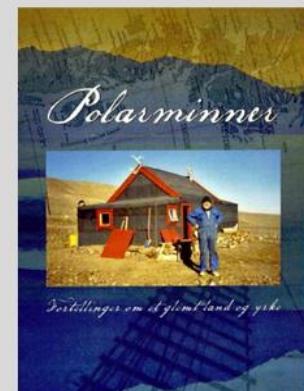
Is, skuter og folk  
Isflaket 10 år



Jan Mayen  
Susan Barr



Første fiskebåt til Vest-  
Grønland. Arnold Farstad



Polarminner  
Ivar Ytreland

Besøk nettsida vår for bestilling og sjå det store utvalet vårt av polarbøker. [www.ishavsmuseet.no/netthandel](http://www.ishavsmuseet.no/netthandel)

Returadresse:  
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28  
6062 Brandal

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



*Asbjørn og Askeladd 1 i Vesterisen 1959. Foto frå  
Bjørn Berland*