

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1– 2021 23. årgang kr. 80,-



Leiar:

Ishavsmuseet Aarvak 40 år!

Tysdag 22. september 1981 kom gamle ærverdige «Aarvak» heim til Brandal. Ishavsskuta «Aarvak» hadde vore heimehøyrande i Balsfjord sidan 1968, etter meir enn 50 år som Brandals-skute. Odd Bjørklo hadde hatt den på selfangst i Austisen i 1981, men no var tida for «Aarvak» over. Slitasje over lang tid, og tid for nye kostnadar gjorde at reiaren hadde bestemt seg for å kondemnere skuta.

Tanken om det var mogleg å ta vare på ei av dei gamle treskutene hadde svirra i Brandal ei tid. Denne næringa som hadde hatt slik ei stor betydning for ikkje berre Brandal og Hareid kommune, men heile landsdelar, burde kunne formidlast vidare til komande generasjonar. Det burde kome eit museum, eit minnesmerke over desse kvardagsheltane som kjempa imot så mange polarstormar og bygde opp ei stor næring.

Først vart det orda frampå om at «Fangstmand» burde takast vare på. Dette var tidleg på 1970-talet mens det framleis var fleire tre-skuter igjen, og få såg vel enno verdien av ei slik verning. Seinare, i 1979, var turen komen til «Brandal». No var det ikkje mange att av dei gamle treskutene. Men «Brandal» var i særskilt dårleg forfatning.

Så, i 1981, kjem det oppatt på nytt. Burde ein take vare på ei slik skute for etertida? Kvar gong spørsmålet hadde vore oppe gjennom fleire år, slo ein det frå seg. Opgåva var for stor og for vanskeleg for at ein torde seg på henne. Men alltid var der ein person som ikkje ville sleppe ideen, og som reiste spørsmålet på nytt. No var det klart at dei fleste tre-skutene var søkkte. Berre ei eller to var igjen som i det heile kunne vernast. No hadde også tanken om å verne hatt si mogningstid.

Sumaren 1981 tok ein kontakt med Odd Bjørklo. No syntet det seg at ein hadde lukka med seg. Bjørklo hadde fått innvilga søknad om kondemneringstilskot på «Aarvak», men

dersom nokon ville bevare skuta, så var han glad for det. No var tida knapp, og dei tre eldsjelene Nils Nesset, Reidar Hareide og Henrik Landmark hadde hektisk møteverksemnd. På seinsommaren vart det skipa ei stifting der Hareid Historielag og Hareid Pensjonistlag stod bak, Stiftinga Ishavsmuseet Aarvak.

Tanken var å segle rundt med «Aarvak» som eit flytande museum, men dette vart vanskeleg. Samlingane vaks også fort, og i 1986 vart det opna utstilling i stovene til ishavsskipper Vebjørn Landmark. Her vart det også fort fullt og behovet for nybygg kom.

10 år seinare fekk Ishavsmuseet «Gråbuda» i gave frå Martin Karlsen AS, og i 1998 flytte museet inn i dei noverande lokalane. Same år var tilstanden på «Aarvak» kome dit at Skipskontrollen ikkje lenger ville gje skuta løyve til å segle, og Riksantikvaren måtte ta stilling til den vidare lagnad. Riksantikvaren løyvde så pengar til å drage skuta på land ved det nye museet på Brandal i desember 1998. 10 år seinare var skuta kome under tak i det nye vernehuset.

Sidan dette har Ishavsmuseet vakse for kvart år. Tilbygg har kome til og administrasjonsbygg har vore kjøpt. Samlingane veks stadig og ein skulle hatt endå meir plass å vekse på.

Siste åra har museet fått løyvingar frå Kulturdepartementet og eit nasjonalt dokumentasjonssenter er under oppbygging. «Aarvak» var grunnkapitalen og er framleis juvelen i samlingane.

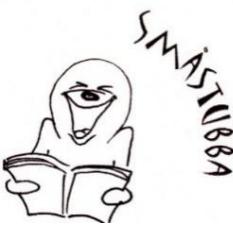
Til hausten er vonleg Korona-situasjonen kome dit at jubileet kan markerast.

Brandal 1. mars 2021

Webjørn Landmark
Redaktør

Æ plukka rype

Fangstmann Georg
Bjørnes fortel frå
overvintring på Grønland



Æ har ett valgspråk: Du ska alldri gje opp. Så lenge det e liv e det håp.

En gang æ va på veg tel en bistasjon, ble æ overfalt av en stor storm. Heldigvis falt vinden ætte mæ, så æ kom det ganske fort tel hytta. Men så visste det sæ at bjørnen hadde vært der og gjort all skade som kan gjøres. Han hadde slått inn døra og gått ut gjenna veggen og hytta var naturligvis full av snø. Ovnsrøret var avslått, ovnen velta og alle vinduan knust.

Det var en stygg situasjon!

-Å gå telbake til hovedstasjonen lot sæ ikkje gjøre, å gå tel neste bistasjon va altfor resikabelt. Æ bestemte mæ tel å bli og prøve å bøte på skaden. Æ greiv ut snæen, stappa hodedyna i vinduet og retta opp ovnsrøret og ovnen.

Men å få varme, va nærmest umulig. Alle fyrstikkan va ødelagt, og det einaste æ hadde va to patrona. Så tok æ kruttet ut av den eine patronen og skaut fyr i kruttet med den andre. Ovnen datt no ned av smellet, men æ va snar å rette han opp. Dermed hadde æ varme, men ikkje mat.

Så fikk æ se seks rype som satt oppe i ei bakkeskråning. Dessverre hadde æ ikkje mer ammunisjon så æ kunne ikkje skjøte dem.

I stedet tok æ ei bøtte, fylte ho med vatn, gikk opp og slo vatnet over beinan på rypen. Dæm fraus naturligvis fast på et øyeblikk og så kunne æ gå å plukke rype lekså dæm plukke blåbær i Norge.

Men så hadde bjørnen også spist opp margarinien min og æ hadde ikkje steikefett.

No e det slik med bjørnen at han e veldig fei og feittet reinn ned mellom skinnet og kroppen ned i klørne og nân dråppa feitt blir alltid ligganes igjen i sporan. Æ tok ei skjei og en blikkboks, fulgte bjørnesporan og sopte opp feitt, å den måten fikk æ steikefeitt og alle gjengenverdigheter va glemt.

Innhald

Ishavsskuter i Aarseth reiarlaget	side 4
Ora: Namn på fire fartøy	side 12
Smart isbjørn angriper	side 16
Mange gode turar	side 18
Frå arkivet	side 26
Leit så finn du	side 29
Kjære Polarstar venner	side 32
Selfangst 1928	side 36
En «svesketur»	side 45

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28,
6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsmuseetsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Veslekari» på Newfoundland.
Foto Ingvald Nupen

ISSN 1891-9480

Ishavsskuter i Aarseth reiarlaget.

Av Johannes Bjarne Alme – prosjektleiar
Ishavsmuseet.

At firmaet Elling Aarseth & Co A/S har drive selfangst er godt kjent, alt det andre firmaet har vore involvert i var mindre kjent for meg. Eg tok turen til Vartdal der Aage Petter og Edvin Aarseth gav meg ei innføring i firmaets ishavshistorie. Det var svært interessant.

Det som overraska og imponerte mest, var alt anna firmaet har vore involvert i. Her har vore frakteskip, fiskebåtar og offshore fartøy. Selmottak, kvalmottak, fiskemottak, klippfisk- og saltfiskproduksjon sjølvsagt med eksport. Skipshandel, butikk og bakeri. Samt involvert i skipsverft. I dag er verksemda delt, det er ingen fartøy att, men der er framleis verdiar innan eigedom og investering.

Ei samla framstilling over verksemda si historie vil kunne resulterer i eit fleire bind stort bokverk. Såleis er denne artikkelen berre ein liten smokebit.

Elling Andreas Aarseth var fødd 25. mai 1897 på Vartdal. Han døde 4. mai 1976. Elling tok tidleg til med forretningsverksemnd. Allereie som 15-åring starta han å handle med skinn kring om på gardane. Faren døydde då Elling var 18 år, og han tok over drifta av landhandelen som faren hadde starta. 19 år gammal vart han disponent i aksjeselskapet «Isflaamann», som kjøpte selfangaren med same namn.

I 1916 flytte han til Ålesund. Der starta han firmaet Elling Aarseth & Co A/S. Elling Aarseth vart etter kvart medeigar i mange fiskefartøy og selfangarar. Dei fleste av desse vart disponerte av familiereiarlaget på Vartdal, og registrerte der.



Edvin (tv) og Aage Petter Aarseth med Vibeke Aanning Aarseth mellom seg.

I Ålesund bygde Aarseth fryseri og to store forretningsbygg. Han dreiv sildeoljefabrikkar, kvalstasjon og fiskebruk i Nord-Noreg. Vidare eksporterte han fiske- og sel-produkt. Elling Aarseth var styreformann i fleire verksemder og organisasjoner.

Elling var ein god forretningsmann, som ofte tok over anlegg og båtar der andre hadde måttå gitt opp.

Familiereiarlaget på Vartdal vart leia av bror til Elling, Paal Aarseth f. 1898. Det var høg aktivitet med å ruste ut alle båtane med mannskap og utstyr, og alle dei andre forretningane i firmaet. Paal døde i 1964. Då tok sonen Aage Petter f. 1934 over som disponent. Saman med broren Edvin f. 1929 (almoglegmann) dreiv dei verksemda på Vartdal så lenge der var båtar. Dei rusta ut, bygde om og bygde nye båtar – «Veslemari» og «Ny-Dolsøy».

Begge to er framleis dagleg på kontoret. Reiarlaget tapte mange pengar i samband med investeringar i Parly Augustsson sitt offshore-eventyr som gjekk over ende i 1980-åra.

Nedanfor har Aage Petter Aarseth gitt eit kort resymé over ishavsskutene som har høyr til i reiarlaget:

1916: Elling – 19 år gammal, saman med Martin Berg frå Vartdal og Leonard Birkevold frå Ålesund, signerte kjøpekontrakt med Lindstøl i



Det starta med denne skuta, "Isflaamann" levert i 1917. Foto frå Anny Bjørke

Risør, for det som den gang var ei svært stor og kraftig ishavsskute. I 1917 vart skuta ferdig og fekk namnet «Isflaamann» - seinare omdøypt til «Isflora». 145 brt, 112 fot. 125 HK dampmaskin ved Rosenberg Mek. Verkstad. I 1932 tok Richard og Hagerup Larsen Brandal over skuta. Skuta forliste under krigen.

1917: Ulykkesåret i Vesterisen. Paal, bror til Elling var fangstmann, fangsten var bra, Skipper R Øtnes. Orkanaktig storm rett mot iskanten med surt vær -40 grader og sterkt ising. Ålesundsskutene «Arctic» – «Lunheim» – «Aslak» – «Heim» – «Herkules II» – «Admiralen» og Tønsbergskuta «Ceres I» forliste. 84 mann omkom. Leiting utan resultat.

1924: «Sæl» (Veidemann) kjøpt av Sæl A/S v/Peder Aarseth, Vartdal. Ombygd 1935 og forlengt 17,4 fot. 1940 minesprengt og sank. 1943 Heva og reparert og registrert M-9-VD av P/R Veidemann (Paal Aarseth) og omdøypt til «Veidemann» Medeigar Per Kvien og Rasmus Bjerknes, begge Vartdal. I 1948 ombygd til motordrift 4 cyl. 300 BHK Crossley 157 brt.

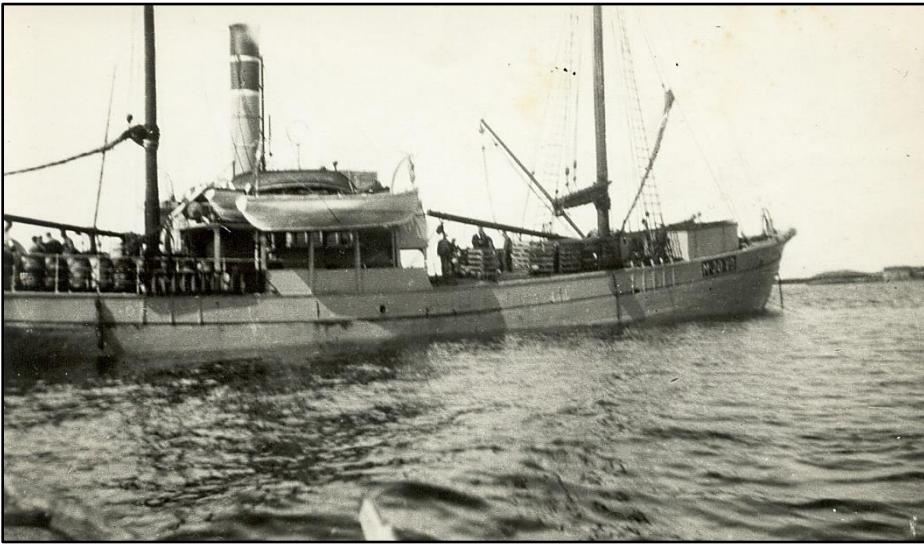
1951: Sank under selfangst i Vesterisen etter lekkasje og propellskade. 1750 selskinn om bord. Alle mann redda.

1923 kjøpte dei d/s «Furenak» og dei same karane stifta reiarlag. «Furenak» var bygd i Rosendal i 1918 for Laurits S. Brandal. 98,6 fot – 136 Hk dampmaskin.

1924 kjøpte dei d/s «Forland» på 131 tonn frå Tromsø

1927 kjøpte dei «Veslekari» frå Winge & co i Oslo. «Veslekari» var bygd på overskotsmaterial frå bygginga av «Maud» i Asker.

I 1929 var skuta leigd av den Norske Øst-Grønlandsekspedisjonen. Reiarlaget måtte forplikte seg til å mönstre på Vebjørn Landmark som kjentmann på turen. Elling og andre reiarar på Sunnmøre meinte at Grønland skulle bli norsk, og Halvard Devold og hans folk okkuperte territorium på Øst-Grønland, heiste det norske flagget og kalla landet Eirik Raudes Land. Dei fekk lita støtte frå Regjeringa. «Veslekari» med Miss Boyd var den første som besøkte «frigjerarane» av Eirik Raudes Land. Elling var svært skuffa då den internasjonale



Veslekari ved ankomst Kap Herchel i 1930. Foto frå Karin Krogseter

domstolen i Haag gjekk imot den norske okkupasjonen, og «gav» landet til Danmark.. «Veslekari» og mannskapet fortsette i sommarhalvåret med fangst og forskingsturar med kjente skipperar som Johan Olsen, Pål Lillenes og Hans Rekdal.

Frå 1931 leiger den amerikanske polarforskaren Miss Louise Aron Boyd skuta til sine ekspedisjonar, mellom anna omtalt i bøkene POLHAV og VESLEKARI. Allereie i 1933 vart det montert ekkolodd – ein revolusjon den gongen. Dette registrerte store mengder torsk og vart innlendingen til det store torsk og kveitefisket ved Grønland. Då krigen kom i 1940 vart Miss Boyds materiale frå Grønland til stor nytte for dei allierte.

Under krigen var «Veslekari» i teneste for den engelske marine, og var blant anna med på å bygge opp garnisonen og radiostasjonen på Jan Mayen.

1924 overtok Aarseth-reiarlaget d/s Forland A/S, «Vestad» med mannskap, fangst og utstyr etter Lillebø og Marø på Brandal, mens båten var på fangst i Danskestredet. Denne var bygd i Hemne i Sør-Trøndelag 1916 for Knut og Ed. Westad på Sekken ved Molde – 88 fot 106 brt.

1928 kjøpte dei «Egeria» – 297 brt av Edvard Michalsen, Dale ved Kristiansund, Omdøypt til «Vesleper».

1931 vart A/S Kvitøy stifta. Selskapet kjøpte søsterskipet til «Veslekari» «Norvegia» ex. Vesleper og kalte båten «Kvitøy», 285 t. Den hadde vore på fire ekspedisjonsturer i Sørishavet i åra 1927-31. I 1933 forliste skuta i Kvitsjøen.

1931 dannar Elling Aarseth, selfangstselskapet A/S Selfangst og Havfiske, saman med Edvard Leira – Ålesund og Peder Leira – Rovde. Dette selskapet tek etterkvar over selfangstskutene: «Veslemøy» forliste 1932, «Øst» forliste 1936, «Veslemari» – forliste 1940, «Arktos» sold i 1938 og forliste i 1940, «Hisø» selt til Rieber 1939.

Elling tek også over «Fritjof» ved A/S Istind frå reiarlaget G. Robertsen, Hammerfest. I 1949 sprang den lekk og sank under selfangst i Vesterisen.

1933 vart A/S Buskøy stifta. «Buskøy» 159 brt, bygd 1926, kjøpt av Jan Herr, Buskøy. «Buskøy» M-17-VD forliste i Vesterisen under orkanen i 1952, alle mann kom vekk.



Fridtjof 1939 i Kvitsjøen. Dei er på veg inn i Russisk sone, og det norske flagg er på veg opp. Foto frå Knut Myklebust, Ishavsmuseets arkiv.

1936: Stifta reiarlaget Kvitungen og M/S «Kvitungen» kjøpt av G.C.Rieber. for 65 000,-.

1961: Treskuta «Veslekari» vart skrua ned ved Newfoundland. Ny skute kontrahert og bygd ved A.M. Liaaen, Ålesund. Klar til Newfoundlandssesongen 1962.

1968: Ny skute «Veslemari» bygd i Bordeaux for selfangst ved Newfoundland.

1963 kjøpte A/S Kvitøy v/Paal Aarseth «Opo» ex. «Burøy». 499 brt – 400 hk – 1964 ny motor 1400 hk. Selfangst New Foundland

1964 kjøper «Eskimo» 105,8 fot 153 brt og «Isflora» 112,5 fot 204 brt og fekk namnet «Isflåmann», same namn som første skuta i reiarlaget.

”Rundøy” ex ”Hvitehavet”, bygd 1917 forliste i 1969.

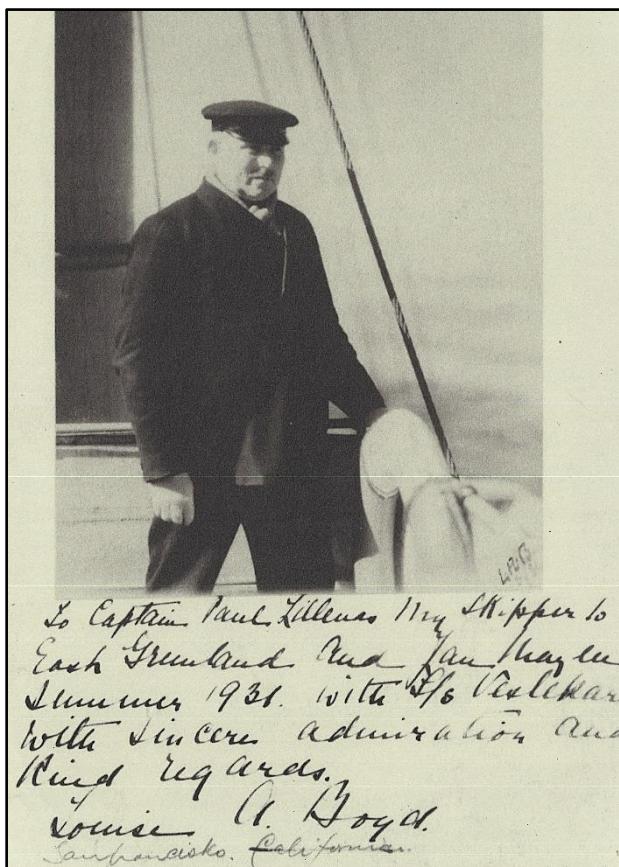
Då aktiviteten var på det høgste, rusta Aarseth-reiarlaget ut heile 17 ishavsskuter på ein sesong.

Så langt opplysingane frå Aage Petter Aarseth.

Det er mange skuter med interessante historier som har hørt til reiarlaget, her er kort om nokre av desse.

«Veslekari» 1918 brukta av Winges underselskap A/S Freda, men tross avtale av 1923 med russarane, avslutta Winge satsinga på selfangst i 1927. «Veslekari» blei kjøpt av D/S Furenak og gjekk til Kvitsjøen med Hans Rekdal som skipper. Aftenposten leigde skuta til leitinga etter Roald Amundsen i 1928.

Også ved evakueringa av det jordskjelv-truga Jan Mayen i 1936 vart skuta nytta. Elles var den leigd inn til Aust-Grønland av Miss Louise Boyd i 1931 med Paul Lillenes som skipper, og 1933, 37 og 38 med Johan Olsen som skipper. Olsen førte også skuta i mai 1939 til Grønland med eit Widerøe-fly om bord, som dei monterte saman og flaug inn til Germania land og henta ut den sjuke franske greven, Gaston Micard. Den gongen ein nærmast utruleg operasjon. Ved krigsutbrotet i 1940, skulle «Veslekari» som fangsta i Vesterisen, forsøke å senke den



Skipper Paul Lillenes med helsing frå Louise Boyd 1931.

To captain Paul Lillenes my skipper to East Greenland and Jan Mayen summers 1931, with d/s Veslekari. With sincere admiration and kind regards. Louise A. Boyd. Sanfrancisco California". Foto frå Egil Utgård, Ishavsmuseets arkiv.

tyske selfangaren «Sachsen» som låg i same området, men skuta rømte unna i skodde og snøkave. Med Johan Peder Elias Brandal som skipper var skuta under den andre verdskrig med i fleire krigshendingar. For Norsk Polarinstitutt - ekspedisjonsleiar John Giæver frakta skuta forsyningar og motstandsmenn (skjult) til overvintrande fangstfolk på Nordaust-Grønland.

Blindpassasjerane Hans H. Engebrigtsen og Alf Sundt-Jacobsen frå Tromsø blei etter at Norge var tatt, frakta via Svalbard til Aust-Grønland, men vart oppdaga og sett av i båt. Dei kom seg seinare til Little Norway i Canada. «Veslekari» vart på Nordaustgrønland bragd opp av oppsynsskipet «Fridtjof Nansen», etter ordre frå det Engelske Admiralitet. Skuta fekk



John Giæver ombord i Veslekari på Grønland i 1929. Foto fra John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

prisemannskap om bord, og ho måtte følgje «Fridtjof Nansen» til Island, derfrå vart «Veslekari», framleis med prisemannskap om bord, sendt vidare til England.

I 1941 var skuta, framleis med skipper Johan Peder Elias Brandal, fleire turar til Jan Mayen med material og utstyr til reisinga av garnisonen og attreisinga av vervarslingsstasjonen. I løpet av krigen vart skipperen sjuk, døde og ligg gravlagd på krigskyrkjegarden Reykjavik, Fossvogur Cemetery, Island.

Med namnet «HMS Bransfield» vart ho i april 1943 forsøkt brukt av britane i Operasjon Tabarin, men lekkasjar gjorde den unyttig.

Sommaren 1946 vart skuta returnert til Elling Aarseth & Co A/S.

Med ein ny 600 hk Crossley motor og to fot ekstra vart skuta rusta ut for fangst på Newfoundland i 1949. Ved Twillingate på same fangstfeltet ble ho skrudd ned den 7.4.1961. Skipper Peder Brandal – Pea, (son til Johan Peder Elias Brandal som førte skuta i 1940) og mannskapet kom etter ein fem timars lang marsj over isen om bord «Polarbjørn», og sidan henta

med helikopter og brakt i land på Newfoundland.

Også stålskuta «Veslekari» 1962, var ei skute som fekk eit variert liv. Den var konstruert med tanke på selfangst kombinert med fiskeri. Etter første turen i isen, kom skipper Peder Brandal – Pea med denne korte karakteristikken av skuta: «Ho var svære!»

I 1965 fekk skuta montert kraftblokk. I 1972 vert det sett inn ein større motor. Shelterdekk kom i 1978. Like så vart der RSV-tankar og anlegg. Overbygget var bytta ut i 1982. Alt dette gjorde skuta langt tyngre enn kva den opphavelig var, og det var noko ein måtte tenke på når ein gjekk i is, særskild når skuta begynte å verte tung. I 1988 forliser skuta i Vesterisen etter å ha fått ein isfot i skutesida som slo hol og vatnet fossa inn i maskinrommet. Mannskapet freista på fleire måtar å stoppe lekkasjen og berge skuta, men det lukkast ikkje, og skuta forsvann i djupet. Forliset hadde kanskje ikkje vorte så omtala om det ikkje var for selfangstinspektør Odd Lindberg, som hevda det ikkje vart forsøkt å berge skuta. Like så den litt uheldige finske «is-eksperten» til forsikringsselskapet som hevda det var heilt uråd at ein blåis hadde kunna slege hol i skutesida. Dette førte til rettssak kring forsikringsoppgjaret, som reiarlaget vant.



Veslekari i vesterisen 1979, ligg å ventar på fangstdatoen. Foto fra Kjell Yksnøy

Vibeke Aanning Aarseth f. 1965, dotter til Aage Petter, fortel korleis ho opplevde denne

perioden, rettssaka og ikkje minst sigeren i høgsterett:

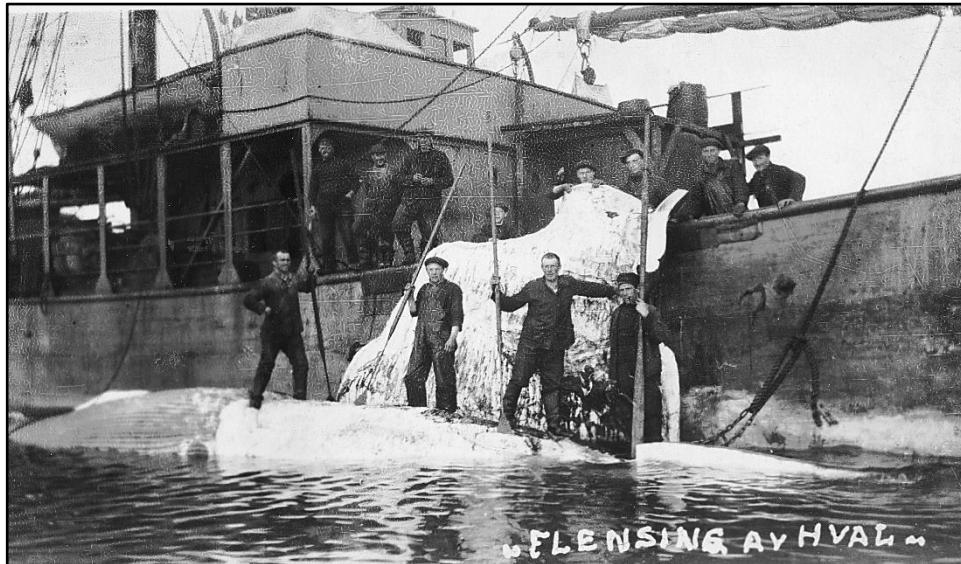
«Dette var en meget utfordrende og krevende tid - både for hele det nasjonale selfangstmiljøet og selvsagt for Aarseth rederiet. Familien fikk meget god støtte fra hele selfangstmiljøet i alle årene rettssaken pågikk. Da jeg satt sammen med min far, i høyesterett da dommen ble opplest og vi vant på alle punkter, har jeg aldri vært stoltre av min far Aage Petter og Aarseth-rederiet som da. Denne opplevelsen er spikret i mitt sinn for resten av mitt liv.»

«Norvegia» Ex. «Vesleper» 1919. "Norvegia" var kanskje det mest vidjetne norske ishavsfartøy etter "Gjøa", "Fram" og "Maud". Det var denne skuta som var med på å skaffe Noreg bi-land på den sørlege halvkule. Skuta vart bygd som "Vesleper" (nr 1) i 1919, som systerskip til "Veslekari" (1). Begge skutene vart leverte til reiarlaget Winge & Co A/S i Kristiania.

Dei to skutene var i det ytre mykje like og omlag like store og sterkygde. Den viktigaste skilnaden var at "Vesleper" fekk ein tradisjonell kutterbaug, medan "Veslekari" fekk ein sterkt rana baug. Båtbyggjaren Christian Jensen i Asker konstruerte begge skutene. Jensen sjølv bygde "Veslekari" i Asker i 1918. "Vesleper" vart bygd av Jacob M. Iversen i Son året etter. Dimensjonane for "Vesleper" var 114.3 ft/285 brt. Skuta vart utstyrt med ein compoundmaskin på 290 indikerte hestekrefter frå Skiens verksteder A/S.

Frå 1920 hadde "Vesleper" fiskerimerket K 6 K. Då hovudstaden skifte namn ved nyttår 1925 vart merket endra til O 6 O. Begge Wingeskutene var mykje stasjonerte i Blomvåg ved Bergen. Der vart dei også liggande i opplag då konjunkturane vende like etter 1920. Skipperar om bord i "Vesleper" i denne tida var m.a. Ragnvald Abrahamsen og Anton Sulebakk.

Winge avvikla ishavsdifta i 1926/27. "Vesleper" vart då sold til Bryde og Dahls



"Vesleper" flensing av blåkval, Grønland 1924.
Foto Anton Sulebakk, Ishavsmuseets arkiv

Hvalfangerselskab A/S (konsul Lars Christensen) i Sandefjord. Christensen endra namnet til "Norvegia" og brukte skuta til fire ekspedisjonar i Sørishavet i åra 1927-1931. Eitt av måla med ekspedisjonane var å finne nye kvalfangstfelt.

På den første av desse ekspedisjonane vart Bouvetøya i det sørlegaste Atlanterhavet i 1927 annektert for Noreg. Peter I Øy vart annektert i 1929, under den andre "Norvegia"-ekspedisjonen. På dei to siste ekspedisjonane, 1929-30 og 1930-31, hadde "Norvegia" med sjøfly til bruk i rekognosering. Dronning Maud Land vart kartlagt.

På den siste ekspedisjonen segla "Norvegia" rundt heile Antarktis. Hjalmar Riiser-Larsen var med på begge dei to siste ekspedisjonane som ekspedisjonsleiar og flygar. Nils Larsen var skipper om bord i "Norvegia" på dei tre siste ekspedisjonane. Einar Liavåg frå Brandal var med som matros på den siste ekspedisjonen, seinare vart han skipper på «Veslekari». I dei sørlege vintrane låg "Norvegia" i opplag på Sør-Georgia i 1928 og 1929 og i Cape Town i 1930.

I 1931 selde Lars Christensen skuta til Aarseth-reiarlaget på Vartdal. Christensen ville ikkje gje frå seg "Norvegia"-namnet. Skuta fekk namnet "Kvitøy" og fiskerimerket M 3 VD. "Vesleper"-namnet hadde på den tid allereie gått over på ei anna skute. "Kvitøy" sitt tilhald på Sunnmøre



"Kvitøy"

vart kortvarig. Skuta forliste i 1933 under fangst i Kvitsjøen. Skipper var Isak Remø.

Om kvelden 19. mars 1933 har skuta full fangst på 9000 dyr og var på veg mot iskanten fra fangstfeltet ved Orlov i Kvitsjøen. Nær iskanten blei dei sitjande faste. Vinden friskna og lufta fyltest med snøfokk. Karane prøvde å sprengje råk med dynamitt, men sette fangstbåtane og litt proviant på isen for sikkerheits skuld. Vinden auka kraftig og isskruinga auka. Styrbord side vart pressa inn og skuta sank i løpet av mindre enn 10 minuttar. 25 mann stod igjen på isen. Det vart ei kald og trassig natt. Neste dag letta det og dei såg konturane av ei skute 4 kvartmil i sørleg retning. Dei yngste og sprekaste fangstfolka vart sendt av garde og nådde «Quest» av Bodø, med skipper Ludolf Schelderup, som tok vel imot dei.

«Furenak», er ei av fleire typiske treskuter som fekk eit langt liv. Bygd under gullalderen for ishavssprodukt under første verdskrig. Fangsta i Vesterisen, Kvitesjøen og Danskestretet. Etter krigen vart dampmaskina erstatta med motor, Crossley, og både hekken og baugen vert bygd om. Og skuta vert forlenga. Etter kvart får skuta også kraftblokk.

Siste sesongen skuta er i Vesterisen er i 1979. Dei avsluttar med tre svært gode fangstsесongar, med Jens Skavskog frå Troms som skipper. Siste året kappast dei to Aarseth-skutene «Veslekari» skipper Karl J. Brandal og «Furenak» skipper Jens Skavskog skikkelig om



"Furenak". Foto frå Kjell Skorgevik.

beste resultatet. Underdoggen «Furenak» hadde flest dyr – mykje blueback, mens «Veslekari» hadde fleire store dyr og med det større spekkmengde.

I 1980 og 81 går skuta ekspedisjonsturar for KGH på Aust-Grønland. Bjarte Brandal som tidlegare hadde vore skipper på «Signalhorn» og «Brandal» på liknande ekspedisjonar, var skipper begge sesongane. Edvin Aarseth er framleis imponert over Bjarte sin kunnskap om landet og folka, men også over den respekten skipper Bjarte hadde hjå oppdragsgjever, Grønlandske postvesenet og andre på Grønland. Skuta vart kondemnert og senka i 1983.

«Veslemari» av 1968. Reiarlaget tok sjansen på å bygge ei ny skute primært for selfangst i 1968. Skuta vart bygd i Bordeaux i Frankrike. Teikningane til skuta var kjøpt frå Kaarbø i Harstad, såleis var «Veslemari» og «Lance II» bygd på same teikningsgrunnlaget. Dette ser ein også godt på bildar av dei to skutene.

Utanom selfangsten var det fiske med kraftblokk. Frå starten av var Jarle Sandvik skipper.

På overseglinga til Newfoundland i 1974 fekk skuta ein kraftig brottsjø over seg.

Styrehusvindauga vart knuste og sjøen fossa inn i styrehuset, det vart røykutvikling, full fyr i tavla og straumen forsvann. Styrbord fangstbåt med all kavrинг og kefir forsvann. Heldigvis gjekk det bra, dei kom seg fram til fangstfeltet og gjorde ein grei tur. I 1975 tok Johan Knotten



"Veslekari" (nærast) og "Veslemari". Foto Nupen, Ishavsmuseets arkiv

over som skipper. I 1982 var «Veslemari» saman med «Melshorn» og «Polarstar» dei siste norske skutene som fangsta ved Newfoundland. I 1985 vart skuta sold ut av landet. Johan Knotten har i samtale peika på skuta sitt kraftige og gode skrog. Trass i mange harde ishavsturar var skroget som nytt, glatt og fint utan ein einaste bulk.

Dette var kort om nokre av ishavsskutene i Aarseth-reiarlaget.

Gamlebutikken på Vartdal og fiskebåten «Hindholmen» er i dag to synlege minner over dei mange forretningsverksemndene Aarseth-reiarlaget var involvert i.

Vibeke Aanning Aarseth har her kome med nokre betraktingar frå hennar barne- og ungdomstid i firmaet:

«Jeg var både aktiv med klippfiskproduksjon og pakking for eksport. I tillegg på dagligvarebutikken i 1. etg og skipshandelen i kjelleretasjen. Jeg vasket også fiskebåtene da de lå på rekke og rad ved kaien på Vartdal, sammen med min barndomsvenninne Laila.

Videre husker jeg godt da Greenpeace kjettet seg fast i våres selfangstskuter i Ålesund og på Vartdal. Selv var jeg en meget habil klatrer til toppen av mastene på selfangstskutene for å nytte den gode utsikten fra tønna. Jeg tok godt tak i Greenpeace gutta, og knep de i rompa og bad dra hjem dit de kom fra. Dette var min første debut på NRK/ media i barndommen.»

«Jeg husker godt en sak min far sa til meg.

Du bør bli skipper du Vibeke, hvor jeg svarer: Nei, det vil jeg ikke etter å sett alle plakatene av de nakne damene i lugarene», som jeg glatt rev ned etter hver rundvask. I etterpå klokskap- angrer jeg virkelig på at jeg ikke utdannet meg som skipper og tok maritim utdanning. Heldigvis valgte min eldste datter Andrea Aarseth Langli (27 år), å utdanne seg til sivilingeniør innen fagområdet Marin Teknikk ved NTNU. Hun jobber nå ved DNV GL og er mye på Sunnmøre i rollen som daglig leder i Maritime battery forum. Så frøet er sådd for fremtiden..

Takk til Aage Petter og Edvin for ein interessant dag, og til Britt som tok meg ei runde på gamlebutikken og ikkje minst fortalte om Miss Boyd. Vidare til Vibeke som skriv litt om hennar forhold til reiarlaget, og ikkje minst at dottera gjennom si stilling vil vere med å legge premiss for framtidas fartøy.

Referansar:

Magnus Sefland – Isflaket 1/2001.

Aage Petter Aarseth notat 28.01.2020

Aage Petter Aarseth samtale 29.01.2020

Edvin Aarseth samtale 29.01.2020

E-postkorrespondanse med Vibeke Aanning Aarseth

Brev 06.10.1940 frå Niels Hårløv til Adolf Hoel i Ishavsmuseets arkiv

Wikipedia om Elling Aarseth.



Vibeke Aanning Aarseth og Andrea Aarseth Langli

ORA: Namn på fire fartøy – eitt av dei eit mislykka ishavsfartøy.

Av Magnus Sefland

Newfoundland and Labrador:

Omkring år 1000 var det norrøn busetnad på nordspissen av Newfoundland. Frå ca 1600 var området ein britisk koloni. I 1907 vart området sjølvstendig med status som dominion i det britiske samveldet.

I mellomkrigstida var det dårlig økonomisk utvikling i området. Derfor vart området i 1934 stilt under administrasjon av den britiske regjeringa. Det var den administrative situasjonen i åra 1937 og 1938, då norsk selfangst i isen ved Newfoundland tok til. I 1948 vart det halde ei folkerøysting, og frå og med 1949 var Newfoundland and Labrador ein provins i Canada.

Starten på norsk selfangst i isen ved Newfoundland:

Det er allmennt kjent at den første vellykka norske ekspedisjonen til selfangst ved Newfoundland var med sunnmørsskutene *Polarbjørn* (1919), skipper Kristoffer Marø, og *Polaris* (1914), skipper Peter P. Brandal, i 1938. Kristoffer Marø var med si lange røynsle fra selfangst den naturlege leiar for ekspedisjonen.

Noko mindre kjent er det kanskje at eit reiarlag i Arendal gjorde forsøk på selfangst ved Newfoundland i både 1937 og 1938. Reiarlaget var DS AS Ora i Arendal. Det vart skipa av Ole Bertinus Sørensen (1836-1916). Han overtok garden Brattekleiv på Tromøya og etablerte sagbruk og skipsverft der i 1860-åra, seinare også trandamperi. Han var også involvert i kvalfangst på finnmarkskysten.

Reiarlaget hadde til ulike tider fire ulike fartøy som bar namnet *Ora*. Nummer tre i rekka var fartøyet som både i 1937 og 1938 gjorde mislykka forsøk på selfangst ved Newfoundland, det siste året så mislykka at fartøyet forliste.

Den første *Ora* (1871-1900):

Fartøyet vart bygd i Oskarshamn i Sverige, var på 115 ft/217 brt, fekk ein compound dampmaskin på 14 nhk (ca 70 ihk). Levert til finsk eigar som DS Aimo. Frå 1877 svenske eigara under namnet Vika. Norsk eigar var DS AS Ora (O. B. Sørensen), Arendal. Forlist ved Oder i Tyskland i 1900.

Den andre *Ora* (1915-1918):

Bygd ved Brattekleiv skipsverft på garden Brattekleiv på Tromøya for DS AS Ora (O. B. Sørensen), Arendal. 190 ft/ 924 brt. Trippelmaskin 75 nhk (ca 375 bhk). 1917 seld til britisk eigar. Forlist august 1918 etter skipskollisjon like nord for Le Havre på veg frå Tyne i England til Rouen i Frankrike, lasta med kol.

Den tredje *Ora* (1924-1938) – det mislykka ishavsfartøyet:

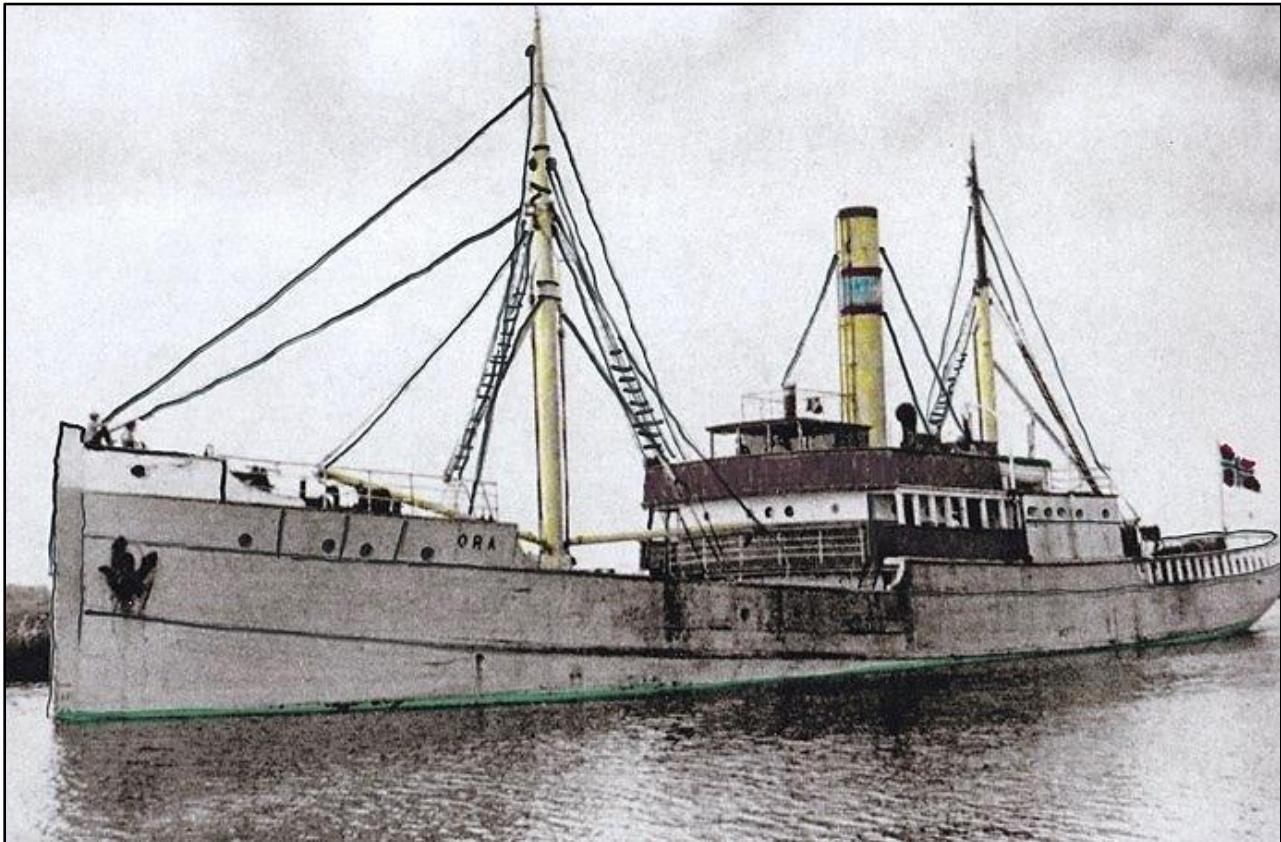
Kutter, treskrog, bygd ved Brattekleiv skipsverft. 192 ft/1000 brt. Fredrikstad MV trippelmaskin 133 nhk (ca vel 700 ihk). Levert til DS AS Ora i Arendal 1924. På det tidspunkt var Søren Hans Smith-Sørensen leiar av foretaket.

Fartøyet var det siste som vart bygd ved verftet før det vart lagt ned. Brukt til frakt av trelast, kol, koks, naturis med meir.

På 1800-talet var skuter frå Vestfold og Sørlandet på selfangst i Vestisen, Austisen og Grønlandsstretet. Ishavsfangst var tidleg på 1900-talet lite lønsam med store fartøy. Reiarar frå Austlandet og Sørlandet drog seg derfor ut av næringa før første verdskrig.

På 1930-talet vart selfangst i Kvitsjøen stadig vanskelegare: Minkande selbestand, stadig vanskelege isforhold og strengare russiske kontrollrutiner. Fleire retta blikket vestover, mot Newfoundland.

Ein av desse var skipper Lodin Berdon Bratlid frå Balsfjord. Han hadde røynsle frå selfangst og hadde gjennom ei årrekke sysla med tankar om selfangst ved Newfoundland. Han kom i kontakt med skipsreiar Søren Hans Smith-Sørensen i Arendal. I fellesskap rusta dei ut den tredje *Ora* i 1937 for selfangst ved Newfoundland. (Dette



Den tredje *Ora* (1924-1938) Foto frå skipshistorie.net

var året før *Polarbjørn* og *Polaris* frå Brandal gjorde sin første tur til newfoundlandsfeltet).

Ora var eit stort fartøy, truleg lite eigna til å ta seg fram i tett is. Ei samanlikning: *Ora* sine mål var 192 fot lengd og 1000 brt. Den største skuta på Sunnmøre på den tid var DS *Arktos* med 130 fot lengd og 462 brt.

Turen med DS *Ora* i 1937 skulle vise seg å bli mislykka på dei fleste måtar. Skuta vart ombygd for turen ved Pusnes MV like i nærleiken av Brattekleiv (Pusnes var verkstaden som eit par tiår tidlegare leverte den seinare vartdalskuta *Polhavet* til tingarane i Ålesund). *Ora* fekk ishud, spekktankar, radio, elektrisk lys, ekkolodd – og fiskerimerket AA 20 TØ (Tromøy herad i Aust-Agder). Dessutan fekk skuta med eit Stinson sjøfly for flyleiting etter sel.

Skuta segla ut frå Brattekleiv tidleg i mars 1937. Skuta hadde då eit mannskap på om lag 50

personar (Om lag det same som *Polarbjørn* og *Polaris* hadde til saman ved fangstturen i 1939). Mannskapet skal ha vore ei blanding av folk frå Troms, Sunnmøre og Sørlandet.

Undervegs var skuta inn om North Shields i England, truleg for bunkring, og i alle fall for besiktigelse. Der skal det visstnok ha vorte gjort ein feil ved at tilstanden i skroget under kolbaksane ikkje vart undersøkt.

Overseginga over Atlanterhavet gjekk greit. Men i isen ved Newfoundland vart det nesten berre elende. Navigasjonen var berre så som så. Dei visste ikkje sikkert kvar dei var heile tida, ein gong skal dei ha vore nær ved å køyre på land på nordsida av Belle Isle. Der var lite fangst å finne, trass i leiting med det medbrakte flyet. Etter kvart vart det lite proviant og misnøye i mannskapet.

Då skuta var inn om St. John's for bunkring, vart det frå mannskapet vist til fleire påståtte manglar ved fartøyet og fremja krav om grundigare besiktigelse. I mannskapet vart det forlanga at skroget under kolbaksane skulle granskast før baksane vart fylte med kol igjen.



*DS Ora nesten ferdig bygd på beddingen i 1924, med namn og heimby godt leseleg på hekken.
Foto frå Brattekleiv skipsverft*

Besiktigelse skal ha vorte gjennomført. Men attest på at den var gjennomført, vart ikkje gjort tilgjengeleg for mannskapet.

Konflikten mellom skipper og styrmann på eine sida og deler av mannskapet på den andre bygde seg vidare opp. Det finst to versjonar av det som hende vidare. Situasjonen som oppstod likna på mytteri. Ein del av mannskapet nekta å dra ut igjen på feltet. Desse vart sende heim til Norge frå St. John's med rutebåt. *Ora* fekk komplettert mannskapet for heimreise til Norge med folk frå Newfoundland.

Nokre dagar før rutebåten kom til Norge telegraferte skipperen på *Ora* til politimeisteren i Arendal eit krav om straff for mytteri for den delen av mannskapet som kom heim med rutebåt. Nokre månader seinare sende ein del av mannskapet ei tilsvarande melding med krav om straff for skipperen for falsk melding om mytteri. Saka hamna i rettsvesenet. Så langt ein

kjenner til skal saka ha vorte lagt til side, utan at det skal ha vorte avsagt dom i noka retning.

Kor mykje fangst *Ora*-ekspedisjonen fekk, er ukjent. Truleg var det så lite at turen var ein overtydande økonomisk fiasko.

Den fjerde *Ora* (1931-1967):

I 1937 skaffa reiarlaget DS AS *Ora* ein tankbåt som overtok namnet *Ora*. Tankbåten vart bygd ved Kockums MV i Malmö og var på 505 ft/9500 brt, med ein MAN diesel på 4500 bhp. Under andre verdskrig vart tankbåten administrert av Nortraship og bidrog til å halde Storbritannia gåande gjennom krigen. Tankbåten vart hoggen i Spania i 1967.

***Ora II* – identisk med den tredje *Ora*:**

I og med at tankbåten hadde overtatt *Ora*-namnet, fekk ishavsfartøyet lagt romartal II til namnet *Ora* – altså *Ora II*.

Med justert namn, men med same skipper la *Ora II* i veg til ny selfangst i 1938, same året som *Polarbjørn* og *Polaris* frå Brandal gjorde sin pionertur. Dei fleste i mannskapet på *Ora II* var frå Troms og eit mindre tal frå arendalsdistriktet.



Ora på Newfoundland-feltet 1938. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Polarbjørn og *Polaris* vende heim frå newfoundlandsfeltet etter vellykka fangst. Det vart starten på norsk fangst som varte til 1982 – med eitt års unntak: I 1942 var alle dei norske ishavsskutene i Nord-Amerika engasjerte i krigsrelaterte oppgåver. Ingen av dei kom ut på fangst det året.

REFERANSAR:

Arkivmateriale:

Norsk Polarinstitutt: H. Marø: Sjølvbiografisk notat.

Litteratur:

Kristensen, Y. S. og G. C. Molaug. Mytteriet på selfangstskuta «DS Ora». Aust-Agder Arv 2018.

Lunde, S. T. Unikt kulturminne. Fredet skipsverft Tidsskriftet KYSTEN Nr 5/2020

Molaug, G. C. På nye jaktmarker med «Orakekspedisjonen». Avtrykk fra historien. Aust-

ekspedisjonen?». Avtakjukk fra historien. Fra St. Agder museum og arkiv, avd. KUBEN.
Nordanger, T. Dramaet i Nord-Atlanteren.
Bergen 1980.

Bergen 1988.

Alma
Wikipedia

Medan den første ekspedisjonen med fartøyet resultert i klager om mytteri, enda den andre turen med forlis. Natta til 21. april 1938 kolliderte *Ora II* med eit isfjell. Fartøyet fekk så stor skade at det sokk. Posisjon for forliset er oppgitt til 150 nautiske mil nordaust for St. John's. Mannskapet vart berga av det kanadiske fangstfartøyet *Eagle* og ført inn til St. John's.

Dei norske skutene på feltet var ikkje i nærleiken og var ikkje med i bergingarbeidet.

Sluttord:

Smart isbjørn angriper

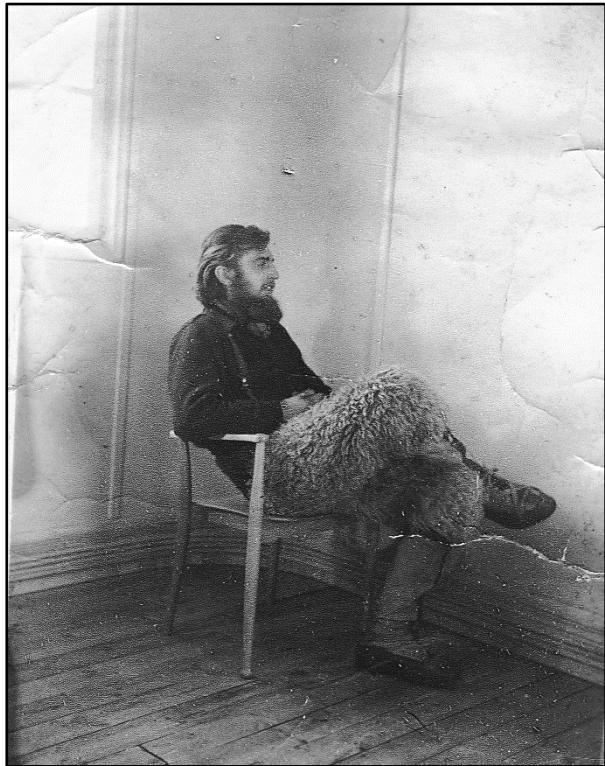
Av Ivar Ytreland

Han kom seint på natta i 4-5 tiden. Det var tidlig på høsten, men mørkt, kaldt og litt snødrev.

Jeg bråvåknet av at hundene plutselig gjødde og søyket som besatt, og så i samme øyeblikk en hund løpe forbi på snøfonna foran vinduet. Ja vel, tenkte jeg, det er det vanlige hundebråket når en hund har slitt seg, og det skjedde jo iblant. Hundene stod bundet i en lang grov ankerkjetting med hver sin ca. 2 meter lang og lett løpekjetting som var festet som var festet i anerkjettingen. Hundene stod ca. 10-15 meter rett vest for stasjonen langs bekken som gav dem vann nok hele sommeren. Nå var bekken for lengst bunnfrosset, og gjenfokket med snø.

Jeg jumpet ut av overkjøya i mitt «elegante» ullundertøy og stakk føttene ned i filtblølene. Det var nå bare en ting å gjøre, nemlig få ta i løshunden, og sette den fast slik at det kunne bli ro igjen. Vi kunne ikke se hundene fra stasjonsvinduet. Vi måtte ut døra og rundt hushjørnet før vi kom til hundene. Det blåste kaldt snøfokk, og jeg løp og rundet hushjørnet i full fart med kurs mot hundene. Her bråstoppet jeg, og så rett inn i baken på en diger isbjørn på 5 meters hold. Den hadde slått i hjel en hund, «Troll», og var i ferd med å angripe neste som var «Per». Jeg tverrvendte lys våken, og styrtet inn i kåken, og ropte BJØNN! Samtidig som jeg rev geværet ned av veggen. Min fangstkamerat Odd var nå også på beina og tok sitt gevær. Da jeg kom ut til hushjørnet hadde bjørnen fortsatt baken mot meg, mens han gikk på etter løpekjettingen til «Per». Han hadde tydeligvis ennå ikke registrert meg.

Jeg nølte selvsagt ikke, og sendte øyeblikkelig første skuddet rett i den feitestebaken på bjørnen – det var jo eneste blinken jeg kunne se. Bjørnen reagerte også øyeblikkelig, kastet seg helt rundt, og ble nærmest sittende med fronten mot meg. Han slo seg med venstre forlabb rett på det stedet jeg hadde truffet med første skudd. Det var det siste den gjorde for neste skuddet satt rett istrupen, og knuste nakken, og den falt øyeblikkelig om, steindød. Det var en riktig svær hannbjørn. Skinnet målte 305 cm. Da vi



Fangstmenn Ivar Ytreland

åpnet magesekken var den helt tom for mat, og bjørnen var heller mager for årstiden. Den hadde nok vært riktig sulten.

Vi tok nå et overblikk over hva som hadde skjedd. Det var god ny snø, slik at vi kunne lese sporene tydelig. Bjørnen var kommet langs landkallen østfra, og gikk mot vinden som kom fra nordvest, og han fikk nok fin fert av stasjonen og hundene. Han sørget for å holde seg i skjul av brinken. Ca. 50 meter øst for stasjonen hadde han sneket seg opp på brinken, og stilt seg i skjul av motorbåten som stod vinterlagret her. Her hadde han stått en stund og været. Han kunne ikke se hundene derfra. Han hadde så returnert til nedenfor brinken, for så atter å komme opp igjen ved den nedføykede revegården som låg ca. 15 meter øst for stasjonen. Her hadde han stått en stund ved det nordøstre hjørnet av revegården, og herfra kunne han nok skimte hundene som alle lå sammenkrøllet og sov. Men heller ikke denne angrepsposisjonen var god nok. Den hadde på ny returnert til nedenfor brinken, og derfra listet seg opp til det nordøstre hjørnet av selve stasjonen, og stod her bare 10 cm., eller vegtykkelsen, fra oss som sov like innenfor i det hjørnet. Herfra kunne han nå se hundene



Kap Herchel oktober 1946. Denne isbjørnen rakk å slå ihjel hunden "Troll" før jeg fikk skutt den. Vi hadde få hunder i starten. Foto fra Ivar Ytreland.

godt, og nå var det ingen flere skjulingsmuligheter, for nå var det bare snau 20 meter til nærmeste hund.

Da kom angrepet med full styrke og innsats. Etter 4-5 digre hopp kastet bjørnen seg over nærmeste hund som var «Troll». Den rakk neppe å vakne før nakken var revet over. De andre hundene våknet momentant, og satte hylekonserten i gang. «Truls» slet seg øyeblinkelig, og det var han jeg så sprang forbi vinduet da jeg våknet av bråket.

Bjørnen hadde så prøvet seg på en annen hund, men takket være den to meter lange løpekjettingen kunne hundene løpe i ring og til side. Da jeg kom med geværet, hadde bjørnen allerede funnet ut av dette, og angrep «Per» ved å trå skritt for skritt på løpekjettingen fra det punkt den var festet i ankerkjettningen. Bjørnen hadde akkurat klart å tvinge «Per» ned til bakken, og slått ham med labben midt oppå

hodet så vi kunne se merkene etter de 5 klørne. Alt dette kunne vi nå tydelig lese av sporene i snøen.

«Per» så tydelig groggy, og desorientert ut. Han bare satt helt rolig å så tomt fremfor deg. Han var vår største og kraftigste hund, og veide nok 60 kg. Han var spannets bas og hersker. Hodet hans hovnet opp, og vi skjønte jo at hodepinen var formidabel etter bjørneslaget. En kraftig hjernerystelse var nok sannsynlig. Vi hadde ingen medisin mot slikt. Men for å hjelpe han litt tok vi globoidtabeletter og puttet inn i lekre små kjøttbiter som vi dyttet inn i munnen hans, og holdt ham for nesen slik at han ble nødt til å sluke dem. I tre døgn satt han på samme flekken, og så ut i ingenting, mens han fikk vår regelmessige globoidbehandling.

Da kviknet han plutselig til, og kanskje husket han nå hva som hadde hendt for «Per» ble fra da av en fenomenal isbjørnhund.

Ynskjer du å gi ei gave til
ISHAVSMUSEETS
VENNEFORENING?

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

Vipps-nummer

126966

Tusen takk for all hjelp!

V^{ip}pss

By DNB

Mange gode turar og eit forlis.

Odd Bernhard Henriksen. Fødd O2.05.1941,

Av Johannes Bjarne Alme – Prosjektleiar
Ishavsmuseet.

Då pappa kom i hus med Carl Emil Pettersen si bok «Folk og sel i Vesterisen», vart boka raskt favorittboka mi. I forhold til «Alarm i Vesterisen» var det skjære bildeboka, med store fargebilete av skuter, is og sel. Boka er frå sesongen 1976, der forliset til «Fortuna» er omtala, såleis fekk eg tidleg eit forhold til «Fortuna» og skuta sitt forlis. Sist vinter fekk eg ein samtale med skipper Odd Bernhard Henriksen om hans ishavsliv og om forliset.

Odd Bernhard Henriksen var ingen ungdom når han reiste på ishavet første gongen. Det vart 17 sesongar med ulike Rieber-skuter, før han slutta og gjekk om bord i «Polargirl» og bruksvakt.



Odd Bernhard Henriksen.

Odd Bernhard reiste tidleg til sjøs, han var heim og tok styrmannsskule for så å reise nye år i utanriks. Som ung gut hadde ishavet alltid freista, men det hadde liksom aldri passa. Rett nok fekk han som ung matros ein smakebit på Antarktisk, då tankbåten «Polarbris» av Larvik, som han var om bord gjekk med bunkers til kvalflåten sesongen 1960/61.

Sommaren 1969 søkte «Havella», reiar Odd Berg, skipper Håkon Godtliebsen etter ein mann, Odd Bernhard søkte og fekk plassen. Det vart ein minnerik sommar på film- og fotosafari kring Svalbard. Det var Vesttysk fjernsyn som hadde chartra skuta. Der gjekk Moskus og beita i Adventdalen og der var mykje is i Hindlopen, minnast Odd Bernhard no 50 år etter.

Før Vesterissesongen 1970 søkte «Hisø», skipper Sigfred Heggås, etter bestmann. I praksis var det snakk om ein «papirmann», Odd Bernhard søkte og fekk jobben. Som «papirmann» hadde han hadde skyttar /



Langs sida av «Southern Venturer» losser vi bunkersolje og laster kvalolje. 3-4 kval fungerer som fender. Same operasjon vart gjort fleire gongar i løpet av sesongen. Foto frå Odd B. Henriksen



«Flemsøy» (fv) «Hisø» og «Fortuna» med «Furenak» bak. Foto fra Harald Johnsen, Ishavsmuseets arkiv

styrmannshyra, men i det daglege var han fangstmann. 1970 var siste året med fri fangst i Vesterisen, så det var definitivt både litt eventyr og mykje konkurranse. «Om du ikkje hadde vore på ishavet før, måtte du enten kjenne skipperen eller vere frå Balsfjord for å få plass på ei bra ishavsskute den tida», legg Odd Bernhard humrande til. Fangsttalet var gode 2800 dyr. Mykje lurv, så ingen spesielt god økonomisk tur. «Lite klappmyss», legg Odd Bernhard til.

Han vart fast mann om bord «Hisø». Skuta var i bruksvaktteneste fem månadar i året. Då var dei ei veke på, så ei veke av. I bruksvakta var dei i starten fire mann, seinare vart dei fem mann. Vidare vart det diverse turar med frakt og andre oppdrag.

Sommaren 1970 vart «Hisø» på leigd av havforskinga til klappmyssfangst i Danskestretet. Torger Øritsland vart toktleiar, også forskaren Bjørn Bergflødt var med.

Forskningskvoten var på 800 vaksne dyr. Alle dyra vart veid og målt.

Odd Bernhard minnast godt ein svær hettakall på heile 315 cm, vidare 180 cm rundt midja, og den vog 450 kilo. Sjølvsagt med eit valdsamt tjukt spekklag. Ein unormalt svær sak. Elles var det mykje stor is i Stretet, likevel seier Odd Bernhard at det gjekk greitt å fangste. Heile fangsten tok dei frå skuta. Som alltid i Danskestretet var der ein del skodde, så det var ikkje alle dagar ein fekk fangste av den grunn. Odd Bernhard anslår at etter tre veker hadde dei fanga ferdig.

«Hisø» følgde så vesteris-kanten nordover. Dei noterte ned alt dei såg i iskanten opp gjennom, «vi såg veldig lite dyr,» legg han til. Skuta følgde iskanten vidare nordover, austover og rundt og ned Hinlopenstretet på Svalbard. Vidare gjennom Freemandssundet, Ormehullet. I det området møtte dei vesle «Blueback», skipper Paul Stark, som var på kobbefangst. «Det var triveleg å møte kjentfolk så langt frå sivilisasjonen, så det vart eit lite gjestebod, ja eit retteleg bra treff», korrigerer Odd Bernhard det til, med eit smil kring munnen.



Odd Bernhard Henriksen på isen.

Odd Bernhard var som sagt fast mann om bord «Hisø» no, i følgje han sjølv var det ikkje så mykje spesielt desse åra, det var ein del slingring i bruksvakttenesta og nokre frakt-turar, med ein Vesteristur som årets høgdepunkt.

1971: «Hisø» selfangst – 2437 dyr. Fangstmann og bestmann. Bruksvakt mm resten av året.

1972: «Hisø» selfangst – 2143 dyr. Fangstmann og bestmann Same bruk resten av året.

1973: «Hisø» selfangst – 2660 dyr. Fangstmann og bestmann. Som åra før

1974: «Hisø» selfangst – 2151 dyr. Skyttar og styrmann.

1975: Hausten 1974 kjøpte Paul Stark «Sjannøy», med det vart skipperjobben på «Fortuna» ledig. Odd Bernhard vart boden jobben, og gjekk om bord «Fortuna» i årsskiftet 1974/75.

Skuta var nok ikkje i den beste forfatning, det vart fortalt om ei skrogskade framme på babord side. Det var ikkje problem å finne vante ishavfolk i Tromsø den gongen, så det var eit nytt, men forholdsvis erfarent mannskap som kom om bord skuta.

Arvid Salomonsen var 1. skyttar, og han hadde mellom anna vore skipper på «Blueback» tidlegare. Allereie på tur til Vesterisen hadde skuta stor lekkasje på babord side. Dei kom i fangst og gjorde ein brukande tur. Heile klappmysskvoten vart teken, men så fekk dei ei ny skade i baugen så dei måtte gi seg og gå heim før heile sel-kvota var tatt. Totalen var 2468 dyr. Sjølvsagt var det litt konkurranse mellom den gamle og den nye skipperen, Paul Stark med «Polarfangst» vart første skute inn, berre nokre timar før «Fortuna», men «Fortuna» hadde fleire dyr, fangstverdiane var ganske lik.

«Fortuna» vart lagt i opplag. Grunna skaden og lekkasjen, var Rieber usikkert på om det var verd å koste på ei så pass gammal treskute ein stor reparasjon. Odd Bernhard reiste difor på ein anna båt om sommaren og hausten.



«Fortuna» etter at skruinga slapp opp, med store skrogskadar. Foto frå Odd B. Henriksen

1976: Det vart bestemt at «Fortuna» skulle reparerast, og arbeidet skulle gjerast på Tromsø Skipsverft, eller «vervet», som dei sa. Når dei begynte å rive, vart det raskt avdekkat at skaden



Isen slakkar på og det nærmar seg slutten. Klokka 05.10 langfredag 14. april går «Fortuna» ned. Det var nesten stille og eit nydeleg påskevær. Kontaktar med hjelpestkipet «Harmoni», som også låg fast, fortsatte med livbåtsendaren. Foto frå Odd Bernhard Henriksen

var ein del større enn venta, det var langt fleire spant enn først planlagd som var skada og måtte skiftast. Det vart hektisk og stor aktivitet på verftet for å få skuta klar til Vesterisen og dei rakk akkurat fangststarten. Reparasjonen vart større enn planlagd og med det også til ein høgare kostnad enn først budsjettet med for Rieber. Mannskapet på turen var stort sett det same som Odd Bernhard hadde hatt med året før.

Det var eit troll-år i Vesterisen, mange skuter varhardt ute. «Fortuna» var saman med fleire andre skuter, «Selis», «Polarfangst», «Is-Ola», og nokre Møreskuter på veg inn i gjennom til det dei trudde var eit klappmyykkast. «Fortuna» fekk 180 klappmyss, men så vart isen så stor og tung at dei snudde ut att. Då vart dei faste, men kom seg lause og held fram utover, men så vart dei faste på nytt.

«Fortuna» låg der aleine skute. Dei var faste i 21 døgn og dreiv 230 nm på den tida. Skuta låg midt i eit storisbelte, så Odd Bernhard visste at om det vart isskruing, så låg dei ikkje spesielt godt til. Så ein dag sette det inn med skikkeleg isskruing. Odd Bernhard seier at han aldri har vore ute for noko isskruing slik som denne, korkje før eller sidan.

Det vart skikkeleg tøff isskruing, babord side vart trykt inn, ein høyrt korleis spanta knakk. Dekket stod etter kvart opp i ein bøge grunna ispresset. Etter ei tid løfta akterenden seg, men då var skuta allereie knust. Han trur at skuta eigentleg var gåen etter ein time med den ville isskruinga. Vinden auka, først til liten kuling, så kuling og etter kvart liten storm frå NØ. Og det var kaldt som berre f....

«Vi gjorde klar og fekk proviant og utstyr på isen om vi måtte gå på isen fort. Heldigvis gjekk det sakte. Vi hadde full kontroll på folka, og det var aldri dramatisk for oss om bord. Hjelpestkipet «Harmoni» låg faste, men dei hadde telegrafist og stor radiostasjon, så vi hadde jamleg radiokontakt med dei. Det bles



Véret i bedring, eit Amerikansk fly frå Keflavik-basen på Island droppar utstyr på isen til oss. Foto frå Odd Bernhard Henriksen.

kraftig med tette snøbyer og snøfokk. Dei 20 kuldegradene vart dobla og meir til i stormen. Vi gjekk på isen i 20-21 tida om kvelden. Det var lite personleg utstyr vi berga, det var stort sett det vi stod og gjekk i. Ut på ettermiddagen / kvelden løya vinden noko. Då kom eit amerikansk fly frå Keflavik (Island) og droppa utstyr til oss. Sovepose, primus etc., men vi fant ikkje drivstoffet til primusen, så det var ein liten skuffelse. Men det var absolutt ikkje noko som sto på oss som var på isen.

«Harmoni» låg som sagt fast. I eit forsøk på å løyse dei andre skutene vi hadde gått innover saman med, hadde dei fått propellskade i forsøket, og låg no faste. «Harmoni» var stand by på radio, og formidla telegram til Noreg.

Utover natta spakna vinden, og ut på morgonen vart det stille. Klokka 05:10 gjekk «Fortuna» ned. Datoen var 13.04.1976. Sjølvsgart kjente vi oss litt små der vi stod når vi såg skuta forsvinne ned i havet. Vi hadde godt med utstyr, så om vi måtte, ville vi kunne klare oss lenge på isen. Maskinist Alf Flomstad hadde berga med gass og surstoff på isen, så han kokkelerte, vi hadde såleis plenty med varm mat. Det skein av og vart reine påskestemninga på isen. Forliset hendte trass alt i påskeveka. Isen slakna, så Rieberskuta «Kvitungen», skipper Per Bøe, arbeidde seg lett



Frå leiren på isen. Vinden har spakna til liten kuling, det er antydning til «klårholl» i luften. Foto frå Odd Bernhard Henriksen.

inn gjennom mot oss. Vi sendt opp nokre bluss for å vere trygge på at dei såg oss. Ut på ettermiddagen i 15-tida var dei komne inn til oss, og vi gjekk om bord til dei.»

Dei vart om bord i «Kvitungen» 3-4 dagar. Rieber si nye skute «Polarsirkel» som var ute på sin første tur, skipper Magnar Aklestad, var på heimveg frå Newfoundland. Skuta la turen nord om Island, og møtte «Kvitungen» inne i isen. Magnar Aklestad har notert at 18. april møter dei «Kvitungen» inne i isen, dei ligg saman eit par timar, før «Polarsirkel» set kursen vidare mot Tromsø.

Magnar minnast også at då dei møtte iskanten, passerte dei to av dei gamle treskutene. Skipper Per Bøe på «Kvitungen» var i radioen og gav opp posisjonen dei skulle møtast. Magnar svara og gav opp når tid dei ville vere på posisjonen. Kort tid etter, høyrt han skipperane på dei to treskutene prate saman, der eine seier at; «han skal no krysse to tunge strimlar, så det klokkeslettet held nok ikkje».

«Dei visste ikkje om anna enn små treskuter med motorar på nokre få hundre hestekrefter, her kom vi med eit godt skrog og med 2400 hk, vi pløgde gjennom strimlane som varm kniv i smør» la Magnar til.



Gass og surstoff-flaskene kom godt med. Her tinar og varmar maskinsjefen vatn. Foto frå Odd Bernhard Henriksen

Komne til Tromsø starta «Polarsirkel» å losse, og mannskapet frå «Fortuna» gjekk i land. Nokre dagar etter vart det sjøforklaring og litt anna etterrakst.

Etter lossing, gjekk «Polarsirkel» til Ålesund og la skuta der. Kort tid etter fekk dei spørsmål om å gå til Vesterisen for å løyse «Is-Ola» og «Harmoni» som framleis låg faste. «Polarsirkel» gjekk frå Ålesund den 3. mai. Den 6. mai kom dei til iskanten.

«Harmoni» hadde som nemnt propellskade, den 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. Skuta gjorde eit par rundar kring «Harmoni» så var den laus, og så vidare inn til «Is-Ola». Det var tung samanpressa is, men ingen isskruing. «Polarsirkel» gjekk først ut gjennom med dei to andre skutene tett etter. Vinden auka på, og på veg ut av isen vart det kuling. Både «Polarsirkel» og dei to andre fekk seg nokre smellar. «Is-Ola» fekk skikkeleg julung der i kanten. Heldigvis kom «Polarsirkel» og gjekk ved sida av og tok unna for det verste. Skutene kom seg velberga ut for kanten. «Polarsirkel» kursa for Ålesund, medan «Harmoni» gjekk mot Tromsø.



«Kvitungen» nærmar seg mannskapet på isen. Foto frå Odd Bernhard Henriksen.

«Is-Ola» likte ikkje kulingen, så dei gjekk til Jan-Mayen og tok ein fest.

Odd Bernhard Henriksen heldt fram i Rieber. Sommaren 1976 var han på sommarloddha med «Kvitbjørn».

I romjula 1976/77 vart skipper Sigfred Heggås på «Hisø» sjuk. Odd Bernhard Henriksen gjekk då om bord att i «Hisø», denne gong som skipper. Det vart fem sesongar i Vesterisen, 1981 vart siste året. Den sesongen var «Hisø» og «Polstjerna» i Vesterisen og «Aarvak» i Austisen. Desse tre skutene avslutta ei lang selfangstæra for norske treskuter.

«Etter kvart kom stålskutene i Vesterisen. Med visse unntak var det «Heimen 1» og «Kvitungen» dei første, sidan kom det fleire. Vi på dei gamle små treskutene prøvde å hake litt med dei når isen var treg. Eg er usikker på om skipperane på stålskutene med stor maskinkraft var like ivrig som vi var, men dei hjelpte oss mange gongar», seier Odd Bernhard.

1977: Det var ingen problem med å finne vante ishavsfolk, det var framleis mange som ville på ishavet. Vi var fem mann frå «Fortuna» som vart med over på «Hisø», mellom anna Arvid Salomonsen, som vart med som første skyttar.

Dette året forliste «Flemsøy». «Hisø» hadde 2202 dyr. Resten av året var det bruksvaktteneste og nokre ekspedisjonsturer til Svalbard osv.

1978: Hugsar ikkje noko spesielt, fanga 3216 dyr

1979: Heller ikkje noko spesielt, fangsten var 3242 dyr.

1980: Som vanleg var «Hisø» i bruksvaktteneste. Natt til tysdag 15. januar er det därleg vær og «Hisø» er på veg mot land for friveke. Avløysingsfartøyet «Ice Lady» er på veg ut frå Tromsø. «Ice Lady» var den tidlegare sysselmannsskuta «Nordsyssel», ei knappe 90 fots sterktbygd og fin ishavsskute.

Ved Hekkingen går det gale og «Ice Lady» går på grunn. Dei gir melding til «Hisø» og hovudredningssentralen om kva som har hendt. «Hisø» set full fart mot havaristen. Komne fram til havaristen er det NØ stiv kuling og tette snøbyer. Hovudredningssentralen spør om dei kan sette båt på sjøen og sjå om der er folk att om bord i havaristen.

Styrmannen og maskinisten på «Hisø» går i småbåten, dei går så tett inn til «Ice Lady» som forsvarleg og vel så det, men ser ikkje liv. «Hisø» held fram leitinga med lyskastar i den tette snøkaven.

Fleire timer etter vert ein overlevande funnen i land av lokalkjente. Han fortel at det var litt kaotisk om bord i «Ice Lady» etter grunnstøytinga. Alle fem får på seg livbelte, dette var før overlevelingsdrakta si tid.

Skipperen bestemmer at dei alle skal gå i flåten. Dette vert gjort. Kort tid etter vert flåten kvelva av ei bølgje, og alle mann hamnar i sjøen. Han som berga seg hadde då lagt på sym mot land. Han hadde sett to av mannskapet etter dei hamna i sjøen, medan dei to siste hadde han ikkje sett etter dei hamna i sjøen.

Både hovudmotoren og dei to hjelpe-motorane til «Ice Lady» var framleis i gang etter grunnstøytinga. Skuta var ei sterktbygd ishavsskute, så det tok tid før den vart knust. I ettertid vart det av mange hevdat hadde



«Nordsyssel» fotografert i 1957. Foto Dagbladet/Norsk Folkemuseum.

mannskapet halde seg om bord ville alle mann vorte berga.

Av mannskapet på fem var det berre ein som berga livet. Skipper på «Ice Lady» var Odd Bernhard sin tidlegare førsteskyttar Arvid Salomonsen, han var ein av dei omkomne.

I Vesterisen 1980 var det tøffe forhold.

«Saman med «Polstjerna», skipper Halvdan Jakobsen, gjekk vi etter stålskuta «Heimen 1», skipper Jack Jakobsen, inn gjennom på jakt etter eit kast. Det var i tung og treg is. Gradvis seig vi to treskutene etter, isen sette meir og meir saman og vi vart faste. Skikkeleg faste vart vi, og ei fæl isskruing sette inn.

Skuta fekk masse juling, og vi trudde kanskje ho ville gå ned, så vi måtte førebu oss litt på det. Det har vore sagt at skuta var ein halv meter inntrykt i maskinrommet, det er kanskje litt i meste laget, men det var mykje. Vi rekna med at korkje skroget, ror eller propell ville fungere når isen slapp taket. Då isen slakna og vi kom ned på att, så var der sjølvsagt litt lekkasje, men det gav seg relativt raskt.



Tregt å kome fram vesterisen 1980 «Polstjerna» og «Hisø» står fast i råka, stålskutene «Veslekari», «Kvitbjørn» og «Kvitungen» prøvar å bauge dei laus. Foto frå Kjell Yksnøy

Til mi overrasking fungerte både ror og propell. Så vi vart tida ut. Litt mindre fangst, enn åra tidlegare, 1784 dyr. «Polarfangst» forliste det året, vi låg ikkje så langt unna dei. «Polarfangst» hadde vore inn i stor is, ja når Paul Stark sa det var stor is, ja då var det nok enormt stor is. Og skuta hadde nok fått ein del juling, både tidlegare som «Sjannøy» og ikkje minst etter Paul tok over og kalla ho «Polarfangst».

1981: «Ein god tur, 3685 dyr, ja ein svært bra vesteristur». Det vart som sagt siste året for «Hisø». Odd Bernhard Henriksen var med på å rigga ned «Hisø».

Skuta vart senka i Veggfjorden, der ligg også fleire andre skuter. Botnventilane vart opna, så vart fiskepumpa til «Kvitbjørn» brukt for å fylle ho med sjøvatn, då sank skuta rimeleg raskt. Etter «Hisø» vart sekt gjekk Odd Bernhard Henriksen om bord «Kvitbjørn» som styrmann. Det vart snurpefiske og selfangst. Arvid Kristiansen var skipper.

1982: Vesterisen, «Kvitbjørn» fekk skade, så dei gjekk i Austisen etter reparasjon. Der var det totalkvote, og «Kvitbjørn» fekk 4200 dyr av dyra i totalkvoten.

1983: skulle «Kvitbjørn» til Vesterisen, men fekk motorhavari, så dei missa Vesterisen. Gjekk rett i Austisen etter reperasjon.

1984: Austisen

1985: Austisen

1986: Austisen.

Sommaren 1986 slutta Odd Bernhard Henriksen på «Kvitbjørn», og gjekk om bord «Polargirl» som skipper i bruksvakta, seinare kalla kystvakta. Der vart han i 12 år, til «Polargirl» gjekk ut av kontrakten. I følgje han sjølv så trivdas han sånn passe i den farta. Det var varierte dagar, men på same tid veldig rutineprega.

Stor takk til Odd Bernhard Henriksen som tok oss med på ishavsturane hans, og ikkje minst gav oss eit lite innblikk i forliset til «Fortuna». Samtale 26.02.2020.

Med ballast i sinnet.

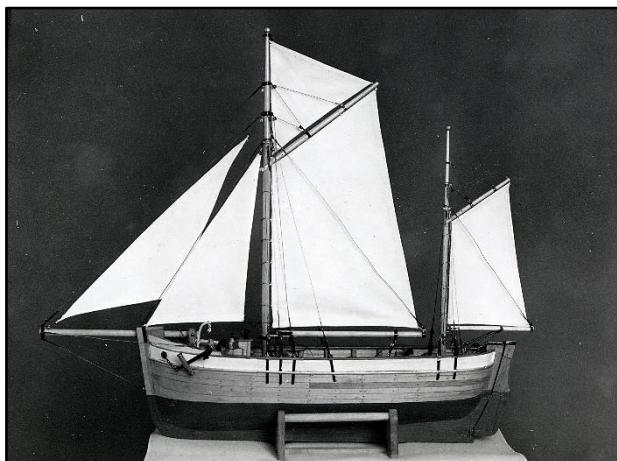
–Ålesunds eldste ishavsskipper blar i minneboka.

Av Ivar Braaten,
Sunnmørsposten
25. januar 1975



Sofus Jørgensen er i dag byens eldste ishavsskipper. Han er født i Ålesund i 1891 og bor nå sammen med sin kone Louise – i en av de nye aldersboligene ved Bø-Nørve. Sofus Jørgensen har alltid vært en fin representant for ishavsnæringen, for skipperstanden og fram for alt for den byen som har fostret ham. Han har gjort noen spredte notater fra sitt liv, som undertegnene har fått lov å offentliggjøre.

I 1909 gjorde jeg min første ishavstur. Det var med seilskuta «Fri» av Brandal – skipper Andreas Røren. Det var en underlig følelse å stå om bord som selvstendig mann. Lite ante jeg hva ishavslivet måtte by av godt og vondt. Og som de fleste ungdommer kjente jeg en viss uro inne i meg.



Modell av skuta «Fri» av Brandal. Skuta vart bygd av «Bø-Iver» i strandlinja på Hareid i 1892. Modellen er bygd av P. Bakke Hareide.



Sofus Jørgensen. Foto frå Jostein Hovland

Men det var nå liksom en skikk å dra til sjøs. Man ble på en måte «presset» til det av omgivelsene samtidig som lysten var der. Og dette – sammen med mine forfedres trang til å ferdes på havet – ble vel avgjørende for mitt senere liv. Jeg var jo vokst opp i trange kår i og med at mine foreldre var vanlige arbeidsfolk og far min var fisker mesteparten av sitt liv. Det var heller ingen «skam» å være fattig den gangen. Det var så mange som hadde det trangt, og disse trange kårene hadde sine positive sider som gav meg noe viktig. Den gav meg ballast i sinnet som jeg har hatt nytte av.

Jeg tror vi som hadde lite, var mer fornøyd vår vi fikk noe, og vi hadde så megen glede av de små ting. Vi lærte å arbeide og vi lærte sparsommelighet. Og så var vi så glad i våre foreldre og i våre søsken. Vi holdt sammen utad, selv om vi nok kunne krangle oss imellom.

Jeg må si at jeg etter hvert ble vant med livet på sjøen og særlig likte jeg ishavet og det ble da også min arbeidsplass gjennom mange år. Det gav meg en følelse av å være «voksen» samtidig som det gav meg anledning å hjelpe til hjemme hvor min mor satt tidlig igjen som enke med en stor barneflokk.

Det ble en bra tur med Andreas Røren – 800 klappmyss og et par døde bjørner. Etter hjemkomsten fikk jeg plass om bord i «Geisla» som fisker hos Robert Kvalsund. Det ble Eggå og sildefiske – først til Kristiansund og senere sydover til Ona, Storholmen og de andre faste sildefeltene. Det ble opp gjennom årene mange skuter og mange turer. Noen av disse har liksom festet seg særlig i erindringen.

Jeg fikk plass om bord i selfangeren «Hisø» med skipper Johan Olsen og ble med der både i 1911 og i 1912. Det var både seil og damp om bord i «Hisø», det ene var avhengig av det andre, og sammen var det fine greier. Seilene var med å jage farten opp og holde skuten stødig.

Dampmaskinen var liten, men til god hjelp i vindstille.

I 1912 var skipperens far – Oluf Olsen – med som bestmann. Han var en gammel sjøulk som vi satte meget høyt. I motsetning til i dag synes jeg de eldre var mer aktet i min tid. Det kom vel av deres erfaring og den respekt det sto av folk med et langt liv bak seg. Det gjorde at vi unge følte oss trygge med Oluf Olsen om bord.

Da vi var kommet omrent 100 kvartmil av Kapp Farvel fikk vi storm med orkanbyger. Vi slørte med 2-revet storseil. Etter hvert vokste sjøen og det så virkelig stygt ut. Det ble snakket om å ta inn det tredje revet. Da hørte jeg Oluf Olsen rope at såfremt vi fant på å ta inn tredje revet var vi ferdig.

Og han hadde nok rett. Skuta lå da med svær slagside og brottene veltet over dekk og jeg følte en knugende angst. Jeg merket hverken at jeg var våt eller gjennomfrossen og etter hvert ga også angstnem til. Det ble slik at vi slørte unna været og holdt det gående på denne måten et par døgn til det bedaget seg. Senere snakket jeg ofte både med Johan Olsen og med far hans om den turen. Jeg følte at Oluf Olsen hadde berget oss fra undergangen med sin faste og sterke stemme den stormnatten opp under Kapp Farvel.

En annen begivenhet som brente seg inn i meg var Titrannatten 1913.

Vi lå etter drivgarnskabelen og stormen kom som utav en sek. Jeg var med motorkutter «Herman» tilhørende Brødrene Bang og med



Ishavsskuta «Hisø». Ishavsmuseets arkiv

Oluf Olsen som skipper også da. Det ble en fæl opplevelse. Vi fikk et brått som sendte «Herman» regelrett ned, og det er den dag i dag en gåte hvordan det gikk til at den rettet seg opp. Selv klarte jeg å berge meg i riggen, mens Alfred Riksheim klamret seg fast til rattet. Han var bare 15 år gammel. Alle om bord i «Herman» var i behold!

Vi drev for vær og vind hele natten, og ut på nyttårsdagen spaknet det og vi fikk kjenning av Halten fyr og visste at vi var berget. Det vakte alminnelig oppsikt at den vesle 45-fots kutteren klarte seg den natten. En av de verste ulykkesnetter på havet med tap av 300 mennesker.

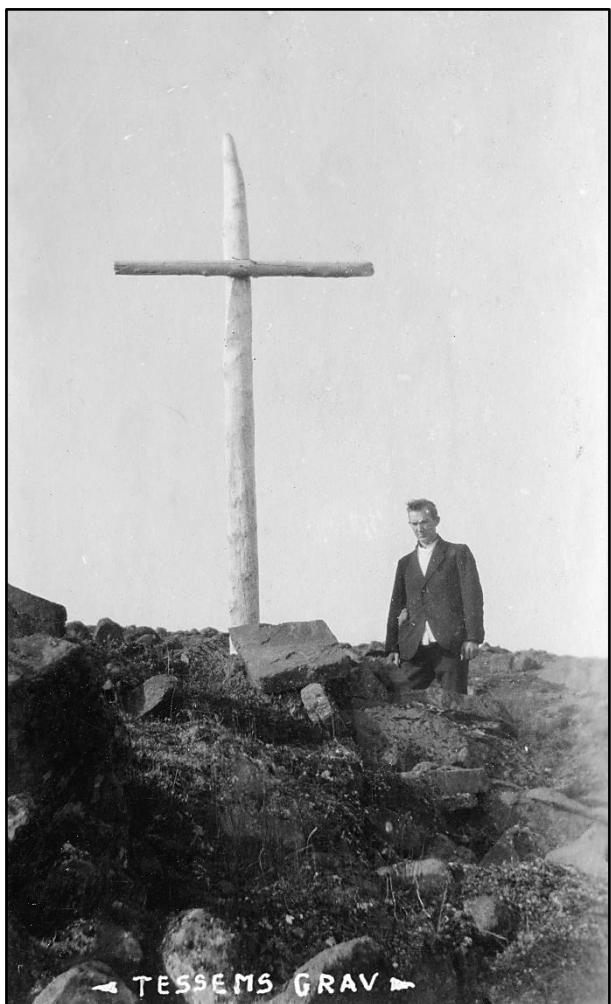
Men Oluf Olsen var en uvanlig sjømann. Året 1924 må jeg også nevne. Etter en bra tur i Kvitsjøen med full last, dro vi på kvitfisk-fangst opp til Novaja Semlia med «Veslekari» og Johan Olsen som skipper. Vi hadde en not som var 300 favner lang. Det ble nærmest bomtur.

Det viste seg nærmest umulig å lure kvitfisken i nota selv om det var nok av den. Vi gikk i land på Dickson-øya og der fant vi Tessems jordiske rester. Som kjent gikk Tessem – og hans kamerat Knudsen – fra borde og drog og drog hjemover på isen da Amundsen ville prøve å la «Maud» drive over Nordpolen. Vi fant Tessem i nærheten av et depot. Han satt halvt oppreist mot en bergnabb.

I likhet med Robert Scott måtte Tessem kapitulere mindre enn 500 meter fra redningen.

Tessem ble begravet på det stedet han ble funnet, og vi laget et lite trekors med navnet innskåret.

Knudsen ble aldri funnet.



Tessems grav på Dickson-øya som mannskapet på «Veslekari» ordna til i 1924. Foto fra Anton Sulebakk, Ishavsmuseets arkiv.



Mannskap frå "Veslekari" på besøk hjå Samojeder på Novaja Semlia 1924. Foto frå Anton Sulebakk, Ishavsmuseets arkiv. (Samojeder er forskjellige urfolk som lever delvis som nomader på tundraen og taigan nord i Russland og i det nordvestlige Sibir (fra området rundt Kvitsjøen til Tajmyrhalvøya, særlig ved elvene Ob og Jenisej) og snakker samojediske språk. Wikipedia)

 Hareid®
Group

Leit så finn du!!

Av Johannes Bjarne Alme

23. og 24. mars 2018 var eg i Halifax NS, der eg saman med Martin Karlsen besøkte kaptein Harald Landmark Marø i Halifax NS. Ei av historiene Harald fortalte, var om senkinga av D/S "Prominent", og om det norske magasinet på hospitalet.

...Tre veker etter mønstra Harald på som tredje styrmann på D/S «Prominent». Skipet gjekk til Java, men fekk ikkje losse lasten. Den 27. februar var krigen og japanarane så godt som kome til Java, og D/S «Prominent» og alle andre skip, fekk ordre om å gå derifrå for ikkje å bli tekne. Dei fekk opp dampen og med los om bord kom dei gjennom minebeltet, og hold fram sørover med kurs for Australia. Om natta eit godt døgn etter begynte dei å sjå lys frå andre skip som vart torpedert eller skotne i brann. Dei blåste av kjelane.

Ein japanske destroyer kom opp på sida, om lag 50 fot i frå dei. Heile mannskapet på 51 stod på båtdekket under brua, destroyeren skaut rett inn i, og 13 mann vart drepne. Dei andre sprang over alt for å gøyme seg.

Mannskapet hadde oppfatninga at med det norske flagget i aktermasta skulle dei ikkje verte angripne. Det stemte ikkje. «Arma og bein flaug i alle retninga når overbygget vart treft. Av mannskapet på 51, som var nordmenn og kinesarar, vart tretten mann drepne i angrepet.»

Kinesarane stod som steinfigurane på Påskeøya, dei var heilt apatiske. Harald og fleire andre vart skadde, fleire alvorleg. Andrestyrmannen hoppa på havet. Dei klarte å få to livbåtar på sjøen og dei fleste kom seg om bord desse.

Harald brukte sine siste krefter på å få siste båten på sjøen, og kome seg ned i den. Eine foten hans var stygt skada etter ein betongkloss som stod på bruvengen til beskyttelse, falt ned over han. Han blødde og låg i botnen på livbåten. Det kinesiske mannskapet behandla så godt som eit spedbarn, seier han sjølv. Smellet frå angrepet hadde gjort dei alle midlertidig døve, men med

armrørsler klarte Harald å få mannskapet til å skyve livbåten unna «Prominent». Det var i grevens tid, kort tid etter kome ein ny salve og D/S «Prominent» forsvann. Vidare bruke Harald og dei andre kleda dei hadde på seg til å tette livbåten. Ein kort diskusjon om kvar dei skulle sette kursen vart avslutta når Harald fortalte om dei elendige forholda som var på Christmas Island, og dei kursa nordover attende mot Java. 250 nm frå Java, 240 nm frå Christmas Island. Christmas 12 mil vid, lita øy, utan mat.

Proviant og vatn hadde dei ikkje. Etter to døgn vart heile himmelen svart, dei frykta storm, då hadde det vore slutten. Vasstankane var hølete og fulle av blod. Heldigvis var det ein skikkeleg regnskur så dei fekk ferskvatn tredje dagen. Trua på å treffe Java var lita, men dei kom til lands.

Deretter gjekk dei i to døgn gjennom jungelen før mannskapet kom til byen Garut, der dei skadde kom på sjukehus. Etter to timer vart dei jaga ut, dei lukta som rotne lik fekk dei beskjed om. Seinare på kvelden kom japanarane, og dei britiske marinegastane på sjukehuset vart tekne med i lastebilar, forhåpentlegvis til ein konsentrasjonsleir, legg Harald til.

Eit litt spesielt minne frå hospitalet på Java var at Harald fant eit norsk magasin, «Alle Kvinners blad» frå 1939 der.

Utgåva hadde ein artikkel frå Ratvika, om mor til Harald som hadde mann og fleire søner i Nord-atlanteren på veg til selfangst på Newfoundland og den forferdelege stormen som kravde tre skuter og eit heilt mannskap. Vinklinga var farane med selfangsten og dei som sat heime.

«Det var spesielt å sitte på andre sida av jordkloden å sjå mor, lese om søskena og meg sjølv (som gjekk styrmannsskole dette året) i eit norsk magasin. Det vekte følelsar.

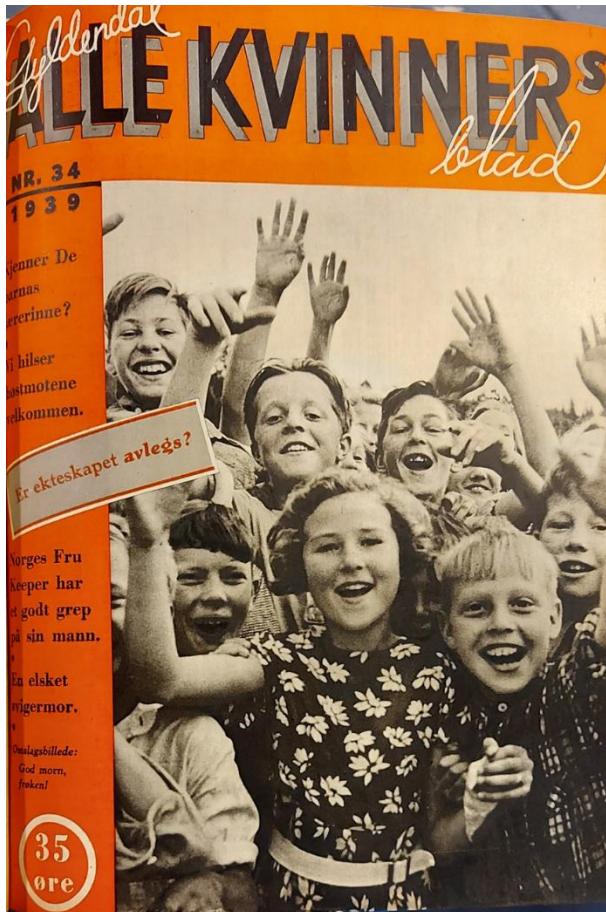
Etter år med leiting etter dette magasinet, kom eg sist haust over ei dame som selte 1939-årgangen innbunde. Eg visste ikkje sikkert om artikkelen var der, men eg tok sjansen og kjøpte 1939-årgangen av "Alle kvinnernas blad".

Under følgjer faksimile frå bladet med avskrift av artikkelen.

Gift med en fangstmann

Vet de hvad det vil si?

Kristine Marø hadde 7 av sine på Newfoundland i vinter.



Fra de nordligste fylker i vårt land og nedover til Møre og Romsdal er det flere hundre mann, som hver vår reiser på fangst i Kvitsjøen og Vestisen, og i de siste par år er det også noen skuter som drar helt til Newfoundland.

Det er ikke lenge mellom hver gang man får høre om skuter som er havaret i stormen eller skrudd ned i isen. Og hjemme sitter fangstmennenes pårørende i angst og lytter i radioen til de nyheter, som kommer fra isregionene.

Blant de mange skip som ferdes i isen fra den tidlige vårmåned til sene høsten, er sikkert «Polarbjørn» den mest kjente og mest populære skute. Den har sendt så mangen hilse gjennom etasjen til de mange som underliggig har levd opp. «Romann eller annen har det ikke», sier kaptein, Kristoffer Marø, er også kjent av hver eneste fangstmann.

etteren til de mange som undrer seg på hvordan mann eller sønn har det der oppe. «Polarbjørn»s kaptein, Kristoffer Marø, er også kjent av hver eneste fangstmann, og ved de mange videnskapelige ekspedisjoner han har hatt med sig, både utenlandske og innenlandske, har han også vunnet seg mange venner ute i verden.

Er kaptein Marø kjent og populær blandt folk som ferdes i de arktiske strøk, så er hans hustru fra Kristine Marø det ikke mindre blandt fangstfolkenes pårørende hjemme.

Få sjømannshustruer har levet så med i hvad det foregår i de arktiske strøk som fra Marø. Hun er født og oppvokst på Brandal ved Ålesund, hvorfra de fleste ekspedisjoner fra Sunnmøre går ut. Hennes slekt er kjente og dyktige fangstfolk, og alt fra barneårene har hun fått anledning til å kjenne både sorger og glede som følger med livet blandt fangstfolk.

Allerede i forlovelsesdagene fikk hun vite at Kristoffer Marø tilbragte mesteparten av året oppe i isen. Og i deres nesten 30 års ekteskap har det vært likt. Og etter som godt kan, har de også gjort det mulig for fangstfolkene til fylket å følge med.



Det er heller ikke en liten barneflokk hun har måttet være både mor og far til, når Marø var på lange ekspedisjoner.

Det er 5 gutter og 4 piker, en staut søskensflokk, flinke kjekke barn. I vinter hadde fru Marø hele 7 av sine oppe ved Newfoundland, nemlig mann, fire sønner og to svigersonner. Den eldste av sønnene, den 26 år gamle Bernt, fører «Arktos» den største av skutene som drog av sted i februar.

Det var ikke rart at hun lyttet engstelig til de meldinger som «Polarbjørn» sendte fra Atlanterhavet, om storm og forlis og «Nyken2s tragiske undergang. Og det blev en gledens dag i mange hjem da «Polarbjørn» sendte ut, at alt var vel om bord i Sunnmørsskutene.

Vi oppsøker fru Marø i deres vakre hjem på Gåseide ved Ålesund og samtalene kommer snart inn på hendelsene i Atlanterhavet.

-Det brente lys i mange hjem hele natten i de dagene, sier fru Marø på ain stille og fine måte. Vi kunde bare høre «Polarbjørn»s trådløse telefon ut på morgensiden, og da var det bare å sitte stille og lytte hvad radiotelegrafisten hadde å melde. Den ene sønnen som er hjemme å leser til styrmannseksamen, ser med beundring på sin mor. Han vet nok hva det kostet henne de våkenettene. Og det var ikke bare voksne karer med. Hennes yngste gutt, som nettop har fylt 15 år, og en likeså ung kamerat av ham er med på sin første tur.

- Det er så rart med der her i huset, sier fru Marø. Så snart den eldste gutten var konfirmert, fikk han være med faren, og etter som de andre fylte 15 år, vilde de ikke være verre enn de andre. Og slik blev det også med den yngste. Han brøt av skolegangen og drig av sted. Det blev nok en minneverdig tur for disse to unggutter. Men tro bare ikke de tar skrekken av det de har fått oppleve. Når det hele er over, synes de det bare var en interessant opplevelse.

-Det må være hyggelig å få følge skuten slik pr. radio som man nu kan?

-Ja, det er en hel annen tilværelse for oss som er hjemme. Nu kan vi følge skutene hele veien, hva de opplever, hvor stor fangst de har og om alt er vel om bord. Og når de nærmer sig kysten, kan jeg få snakke med mannen min i den trådløse telefonen om bord. Og vi vet nøiaktig på klokkeslettet hva tid skuten legger til kaien igjen.

Det var andeledes i gamle dager. Da visste vi ingen ting, hverken om skuten eller folkene, fra de drog og til de kom tilbake 3-4 måneder etter. Vi fikk ikke vite hva som hendte oppe i isen. Og ikke kunde vi gå og sture heller og frykte det verste. Det vilde være helsedrepende. Det var bare å vente og håpe det beste. Men det hendte heller ikke sjeldent at noen ventet forgjeves. Somme tider forsvant både folkene og skuten og i beste tilfelle var folkene blitt reddet og skutene gikk til bunns.

-Det må være en travel tid før karene drar av sted...

-Ja, det skal være visst. Når der skal rustes til lange ekspedisjoner, er det jo tusen ting de skal ha med sig. Og glemmer vi noe, så kan det ikke eftersendes.

-Men så er det da vel stas når de kommer tilbake?

-Ja, da er det fest i mange hjem.

Fru Marø stråler bare ved tanken på hjemkomsten. Selv om radioen kan bringe en velkomsthilsen hjem etter en når skuten stevner hjemover, så blir det nok ikke det samme som å se den staute flokken komme frisk og fornøiet inn i stuen.

Aco

Kjære Polarstar-vener

Godt Nytt År til alle saman!! La oss håpe dette nye året her sakte men sikkert kan kome i godt gjenge og at det vert aktivitet og gode tider for alle. Med vilje til å fylgje retningslinjer, ta ansvar for kvarandre, så trur eg det vert bra.

Redaktøren av Isflaket har gjeve meg litt spalteplass for å fortelje litt aktuelt stoff om *Polarstar*. Det er berre å beklage at oss vart nøydde til å avslutte den leigeavtale som vart inngått i 2019.



Mannskapet som henta heim Polarstar klare til avgang Tromsø: fv. Styrman Rune Giskegerde, skipper Johan Veiseth, Bjørn Kaldhol (på besøk ombord før avgang) stuert Peter Liavåg, lettmatros Willy Nesset, maskinsjef Oddvar Bigset, matros Robert Alme, maskinist Terje Valderhaug og mess Andreas Nesset. Foto matros Webjørn Landmark

Av ulike årsaker gjekk det ikkje slik ein skulle håpe og forvente. Så derfor har skuta komen attende til Hareid og hamna der, med håp om at det ikkje skal gå så altfor lenge før skuta er i aktivitet igjen. Det er fantastisk kjekt å sjå på sosiale media, få tilsendt bilde frå folk i ferjekø, og gode bygdefolk som sender inn/til meg flotte bilde av skuta, der ho ligg trygt og godt ved den nye kaia på indre hamn.

La eg få lov å seie nokre fagre ord om den kaia. Då det av kommunen vart beslutta å bygge ny

kai, vart oss konsulterte og fekk lov legge fram våre meiningar om korleis det skulle verte. Og den kaia som er komen der no, er skikkeleg bra, ikkje berre for oss, men heilt sikkert for alle andre også. Vi skal då ikkje ligge der, oss må få skuta i drift! Denne kaia vil vere til stor glede for komande generasjonar! Eg vil berre seie tusen takk for kjapp bygging, og all honnør til Hareid Kommune, politikarar og dei i administrasjonen som var involverte.

Sjølv om skuta ligg roleg ved kai, så er der bra aktivitet, og ivrige karar som verkeleg bidreg til vedlikehald, passe på at alt er i orden, ja alt som høyrer med å ha liggande ei skute i opplag. For eksempel har eg fått hint frå vedlikehaldsgjengen at eg burde skifte ut ein av lukeplankane, antyding til rote.

Då starta Arve Jensen opp saga, Andreas Nesset og Ståle Johansen leiter fram utstyret sitt, får hjelp av lokal bedrift og ny planke er på plass, som nøyaktig kopi av den som var i ferd med å rotne. Slike folk er viktige å ha på laget! Og eg har sagt det mange gonger før, utan denne fantastiske gjengen som går der om bord omtrent dagstøtt, hadde det ikkje sett så bra ut som det gjer. Namn på fleire av desse entusiastane har eg beretta om før, men nye kjem til, og det er veldig godt å vite at interessa rundt Ishavets Grand Old Lady er stor.

Eg er privilegert, men må passe på at der er nok kaffi om bord, litt snop og gode kaker, og varme i messa og byssa. Då er det godt å vere om bord i *Polarstar*! Eg ynskjer gjere dykk kjende med desse karane, viktige kulturfolk dette her! Så meir om desse kjem utover i komande Isflaket!

Etter at oss såg oss nøydde hente heim skuta i september og fått teke den trygt heim til Ishavsbygda så har skuta hatt mange besøk. Det har vore open båt, der har vore diverse møter, julebord og litt småselskap.

Og Hareid Skule har hatt sine besøk om bord med fleire skuleklasser frå Hareid Skule, alt iht. koronaregler og alt som det fører med seg. Eg vil gjerne ynskje fleire klasser velkomne om bord, viktig at dei lærer om dette og får sjå korleis det var om bord i ei selfangstskute.

Oppmodar gjerne skuleklasser frå andre kommunar også, det er berre å ta kontakt med Ishavsmuseet Aarvak vedr dette, dei lager eit opplegg ilag med den aktuelle skulen. Alt slikt får oss til, når skuta no ligg her i bygda.

Og i tillegg til dette, så er der som sagt mykje servicearbeid som førgår, både i maskinrom, elektrisk arbeid, og elles rundt om på skuta. Skal kome attende med meir slik informasjon ved neste høve.

Det er eit besøk eg synes var ekstra kjekt og spennande. Rett føre jul fekk eg henvending fra Karsten Warholm, verdsmeisteren vår, som oss alle er så utruleg stolte av. Han ville gjerne om bord med venner og kjende å få teke nokre bilde som han ville nytte til helsingar og til glede for sine fylgjarar og supporterar rundt om i landet og verda.



Karsten Warholm og Willy Nesset i messa på Polarstar med bilde av tippoldefar Kristoffer Marø mellom skuldrane på karane. Foto: Humberset foto.

Eg reknar med at mange av dykk har sett bilde av dette på Instagram, Facebook og kva som no finnест av slike sosiale media. Det vart ei skikkeleg feststund, og eg fekk litt anledning

fortelje litt av historia til *Polarstar*, samt litt anna info om skuta. Det er veldig spesielt å vite at *Polarstar* omrent er å rekne som slekts-skute til Karsten. Mange av oss veit at tippoldefaren til Karsten, den legendariske Kristoffer Marø (ilag med Martin Karlsen) var den som fekk bygt *Polarstar* som verdas første selfangar i stål. Så Karsten følte seg på heilag grunn!

Og det var også ei passande anledning fortelje om bestefar hans Kåre Audun Haddal, som var ein støttespelar og pådrivar på meg då det vart beslutta sende skuta til Polen for renovering. Hugsar endå dei orda Kåre Audun sa til meg.. «du våger ikkje kome attende til Hareid utan skikkelege do-forhold om bord !!»og han og Jets AS skjenkte skuta fem komplette JETS toalett.



Karsten prøvar stolen på tippoldefar Kristoffer sin skipperlugar. Foto: Humberset foto

Det er rørande og kjekt å huske på. Berre synd den entusiastiske bestefar ikkje fekk oppleve både heimkomst av skuta og Karsten si fenomenale karriere! Fekk og gitt Karsten og familie eit eksemplar av boka som Gunnar Myklebust, Johannes Alme og Webjørn Landmark fekk skreve i samband med heimkomst i 2017. Trur han og dei sette pris på den boka.

Og no, for nokre dagar sidan kom det til oss eit stort økonomisk bidrag, som er til stor hjelp i jobben og kampen for å halde vedlike og ta vare på skuta. At Karsten og hans team ynskjer støtte oss også på den måten er stort for oss. Det er ikkje lett i desse tider å halde skuta i god

forventa stand, så slike bidrag er naturlegvis veldig viktige for oss, og slikt vert nytta i vedlikehaldsarbeidet. Tusen takk Team Warholm.

Og igjen, takk Karsten og familie at dykk ville nytte *Polarstar*, uansett kvar og når er dykk hjarteleg velkomne om bord igjen. Det var kjempekjekt og flott at dykk kanskje såg moglegheiter for meir bruk av skuta seinare.

No går det fort mot vår og lysare tider, håper det vert det for skuta og. Naturlegvis har oss våre planer, håp og moglegheiter, må berre vere trygge på at oss gjer det som er rett, for skuta, for historia, for formidlinga og for samarbeidet med Ishavsmuseet Aarvak.

Det er kjempeutfordrande tider no. Skuta ligg fin og fager inne på havna, men det er ikkje der den bør vere! Den må ut på bølgja blå!

Ha en fin vinter, og er det ting du gjerne vil fortelje eller formidle til meg, så slå gjerne på tråden, eller skriv til meg. Alle på Ishavsmuseet og rundt *Polarstar* og ishavsmiljøet er veldig opptatt av å få historier, bildar og gjere utstillingsgjenstander, slik at ishavshistoria og fangsthistoria kan forteljast best mogleg.

Mvh

Willy Nessen/ 95070668

Besøk på *Polarstar*

Onsdag 4. og 18. november 2020 fekk 2. klasse ved Hareid skule besøke ishavsskuta *Polarstar*. Vèret var litt ruskete, så det var kjekt å få mònstre på og kome inn i den flotte messa. Vi vart møtt av museumspedagog Beathe Holstad, maskinist Terje Valderhaug og skipper Johan Veiseth som tok seg god tid til å både prate med oss og vise oss rundt på den flotte skuta.

Noko av det elevane hugsar godt er nettopp messa med kaffi (som dei hadde lyst til å smoke), maskinromet med pumper og anna, at dei fekk sitje i skipperstolen og ta på rattet i styrhuset, byssa med den store panna, å telje alle sengene i lugarane (det var over 20 senger!) og holet nokon hadde laga i klesskapet for å få plass til føta (sidan senga var litt for kort).



2. klasse ved Hareid skule delte seg i to grupper å lært seg om skute og fangst.

Nokre sendte også nokre tankar til alle dei som har mista livet i ishavet. Selfangst var også nytt å høyre om for mange, og elevane lært om hakapiken og korleis dei skulle bruke den. Nokre synest det var trist at selane måtte døy, medan andre lurte på korleis selkjøt smakte, og hadde lyst å ha noko som var laga av den mjuke og gode selpelsen.

Vi spurte også elevane om kva dei kunne tenke seg å jobbe med, dersom dei skulle mònstre på skuta «på skikkeleg». Og ein ting er sikkert; skuta ville ikkje hatt mangel på stuertar, skipperar og fangstmenn.

Vi konkluderer med at vi har lært myke denne dagen, og vil takke alle som gjorde det mogleg!

Venleg helsing,
Elevar og lærarar på 2. trinn ved Hareid skule

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



Selfangst 1928

Dagbok for 28. februar – 22. mai.

Frå Siv Wulff har Isflaket fått denne avskrifta av dagbok skrevet av Arnfinn Wulff (20 år) fra Kvæfjord i Troms, f. sept. 1907.

Kommentarer til avskriften av dagboken:

Skrevet av med omtrent den benyttede skrivemåte min morfar har brukt i dagboken.

De steder hvor jeg ikke har klart å tyde skriften står det (?) bak ... Enkelte skute-navn-forkortelser har jeg prøvd å tolke – andre har jeg bare satt slik de stod nevnt i dagboken.

Flere setninger i dagboken kan tolkes slik at det faktisk er Årvak min morfar var ombord i, men det står ikke noe sted konkret at han var det (utdrag vedr. Brandalingen forliset: «hele besetningen fulgte med til Årvak og lå i våre køier om natten» - som ett eksempel)

(I dagboken står det notert at Polarhavet forliste 19. mars – dagen etter Brandalingen - mens det på nettet står 21. mars)

28.12.2020 Siv Wulff

18. februar (lørdag)

Lettet anker i Ålesund kl. 5 morgen - en times rotørn - Polaris i teten.

Mange rare hendelser. - godt veir - Hustadvika fin. Paserte Kr-sund kl. 15 Ankret i leia kl. 23

19. februar (søndag)

Lettet anker kl. 4 - Folla kl. 15. – godt veir – solskin – Søndag

Grundstøtte kl. 23 nord for Rørvik – Floa

20. februar mandag

Parat kom kl. 2 – trak os av kl. 10 – Tilbake til Rørvik. Dykkerundersøkt kl.14 – ingen skade.

21. februar tirsdag

Lettet anker kl. 10.45 – alle seil oppe. Paserte Brønnøysund kl. 18. Ankret ved de syv søstre kl. 24

22. februar onsdag



Arnfinn Wulff i 1928. Foto frå Siv Wulff

Lettet anker kl. 6 Tørningsforsøk kl. 15 – avsondret. Tørnet for alvor kl. 18 på 7 favne vann - 2 favne akter

23. februar torsdag

Begynte å gå igjen kl. 1 - Lysene i Bodø synlige ved vaktskiftet kl. 6

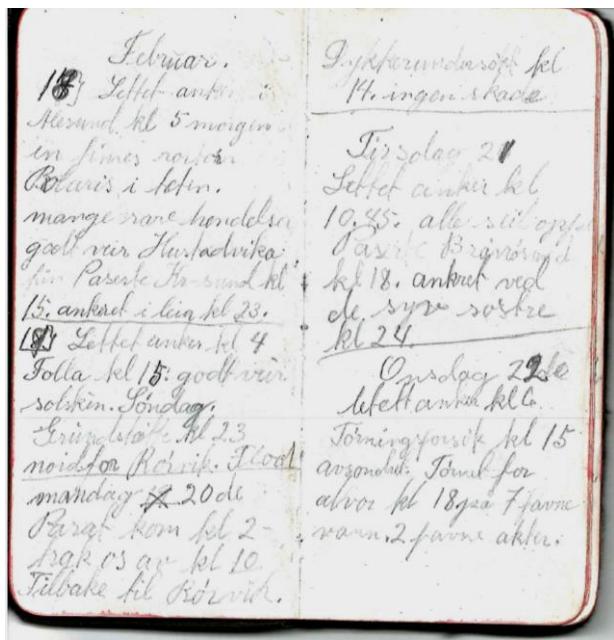
Kom til Grøtøy kl. 13.30 og ankret. 14 seil-jakte ligger her før os. Ruskeveir. Stueren baker brød første gang på turen. Jeg er forkjøld og uvel i magen.

24. februar fredag

Heiv op ankret og ruslet videre kl. 7. Kl. 9 begynte vi på Vestfjorden. Kl. 13.30 var vi i Løddingen. Sydvest storm og sjø på Vestfjorden. Ankret med begge jern og 3 låskjetting syd om Halsbø kl. halv 4. Heiv op jerna igjen kl. 5. Gikk forbi Harstad kl. 19.30. Tørna atter igjen kl. 22

25. februar lørdag.

Heiv op kl. 4 og begynte å gå igjen. Storm som før.



Hele dagboka var skrevet med tømmerblyant el. lign. Skriften var veldig varierende i styrke. Alt var nedskrevet i en liten svart notisbok med målene 7 cm x 15 cm

Forbi Gibostad kl. 10.30. Kom til Tromsø lørdag kl. 14. Ankret med to jern & 6 lås kjetting. Storm og snekave. Var på posthuset og hentet brever og pakker. Kom ikke på sjømannshjemmet før kl. 20 – kom ombord kl. 24

26. februar søndag

Gikk op til Harleif etter middag og var der til vi reiste kl. 15 - Ankret med Polarhavet en time senere

27. februar mandag

Begynte å gå igjen kl. 6 sammen med Polar(havet). Kom til Skjærvø kl. 13. Kollet baksene fulle. Var i land en tur kl. 18

28. februar tirsdag

Gik fra Skjærvø kl. 6

Kom til Hammerfest kl. 19 i regn og ruskeveir. Gikk på land noen timer og var inne på kinoen i verdens nordligste by. «Kjærlighetens narre-spil»

29. februar onsdag

Fra Hammerfest kl. 8. Om ettermiddagen brøt vi seglet på tanken for å få fatt i kaffe – men tobak fikk vi ikke.

Skuta lek som en såll - op i 1000 pompestik på vagten. Årvak og Polarhavet ankret kl. 19. Sydvest kuling.

1. mars (torsdag)

Fremdeles stygveir. Skippern og Riste tettet skuta frem i klyssene. Siden for skippern ombord i Polarhavet.

2. mars fredag

---fikk vi tobak og siggarettor op av tanken.

3. mars lørdag.

Vi ankret om formiddagen ved grensen mellom Russland og Finnland. Russene var ombord og fikk kjøpe kaffe – og fortalte hvordan de hadde det. To av dem var fra Norge og snakka norsk. Har arbeid slirer til knivene. Hev op ankret kl. 10 – veiret lit bedre – før S.Ø.

4. mars søndag

Frisk S.Ø. – alle seil opp. Vi går tett ved land. Svært kalt. Alle mann på dekk til reving kl. 18. Blev gjennemvåt av sjøsprøyte. Skuta aldeles overiset.

5. mars mandag

Sterk storm. Gikk med sakte fart mot land – drev av fra land på 2 timer så vi ikke så land. Svær sjø. Slår over bakken. Spakna etter kl. 6. Går mot land igjen og setter kursen Øst. Kl. 15 begynte vi å se de første is knultrer. Kl. 16 var vi inne i sørpe og sjøis(sjelis?). Har tatt inn patentjernet på babord. Inn gjennem isen for damp og fulle seil. Tre skuter i sikte. Så to sæler før vi kom inn i isen. Snudde igjen og gikk ut i kanten og la os for natten.

6. og 7. mars (tirsdag og onsdag)

Har ruslet så småt men ingen fangst. Fryktelig kalt. Er nådd Polarhavet og en masse hakkapiker.

8. mars torsdag

Har lagt stil fra kl. 1 og til kl. 6. Har gått inn gjennem isen. I tett is har vi bundet Polarhavets baug fast atte i Årvak og kjørt på med begge på engang. Stoppet kl. 20. Frostet litt mindre. Skruing i 22tiden.



Mannskap på Polarhavet, trekkspel og kortspel på isen. Foto fra Odd Eiken, Ishavsmuseets arkiv

9. mars fredag

Har vasket mig. Isen slakket i 12 tiden. Vi begynte å gå. Kl. 17 blev vi etter fast. Polarhavet har skua på oss i tett is. Klokken for snar, satt den at en time. Solskinn og fint veir. Tatt tre billeder. Skruing kl. 18

10. mars lørdag

Tatt det første dyr – en nyfød kviting – kl. 4. Senere en kvitting og en gammel sæl som ble skut i vann.

Kobbekjøt første gang. Polarhavet, Isflåman, Furenak, Vestad, Hisø og Årvak etter verandre i isen. Poker og Tjuett om sigaretter.

11. mars søndag

Hisø stadig først. Vunnet 30 esker sigaretter i tjueett.

12. mars mandag

Alle mann klar til fangsting kl. 6. Avsondret – ikke fangst foreløpig. Frivagta til køis. Har hilst på Per og Wulff (fornavn). Har varpet oss fram med isdreggen intil vi brekte han sund. Siden fikk vi låne et varpanker på Polaric. Skiftet klær. Vi har vanskelig for å følle di andre skutene. Komet forbi di andre skutene – går i slakke.

13. mars tirsdag

Har ligget i still i natt. Begynte å gå kl. 6. Kl. 11 blev vi uttørnet til fangsting. Tok 220 kviting og 19 gamelsæl til kl. 19. Blei fast med skuta kl. 15 – siden drog vi skinnene ombord. Omkring

30 skuter runt os. Jeg og stuerten skulle gå ombord i Polaric ikvel men isen slakka op og skuten begynte å gå.

14. mars onsdag

Blev uttørnet kl halv 6 for å gå på isen å fangste. Lite fangst – 11 kvitting var hele utbytte. Begynte å hive os frem med vinsja – brekte sund varpankeret. Tilslut kom vi oss laus og gikk til vi blev fast kl. 17. Vi hadde da hivd os frem etter vaier i 8 timer. Har kollet full styrbord baksen og hatt skinnene i rommet. Jeg har solgt to bokser sirop for 10 esker mikstur. Godt veir – litt kalt.



Aarvak i isen. Foto Ragnar Bjørlykke, Ishavsmuseets arkiv. Ragnar var også med denne turen i 1928.

15. mars torsdag

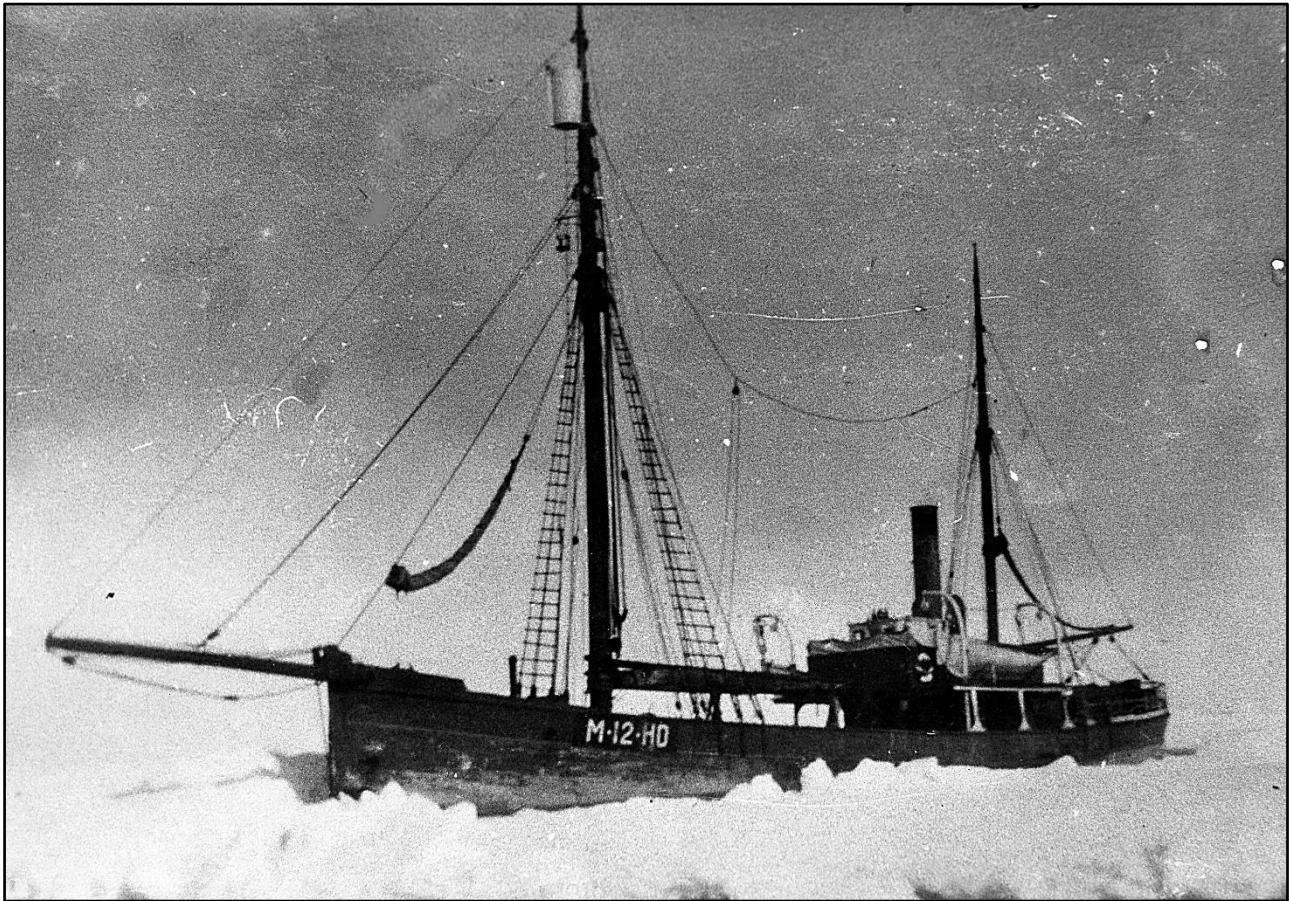
Utørnet kl. halv 6 til fangsting. Var tre turer innover isen og fikk ombord 200 skind. Kom ombord kl. 19:30. Snekave iblant.

16. mars fredag

Tatt 50 skind ombord. Vært på isen og flåd 150 skind som vi har liggende i 4 donger med flag på. Vi var så langt inover isen at vi så bare i mastene på skuta. Godt veir. Litt solskinn.

17. mars lørdag

I dag utørnet kl 5. Vi var på isen og flådde omkring 30 skinn. Siden tok vi ombord dongene fra i går. I alt tok vi ombord 161 skinn som jeg plattet i rommet mens de andre var på isen og



Brandalingen forliste 18. mars.

tok 100 skinn som ligger i to donger. Alt i alt har vi 750 skinn ombord.

18. mars søndag

På isen kl 6 å drage donger. Drog ombord omkring 100 skinn. I dag 2 timers middags somn. Kl. 19.30 begynte Brandalingen å fløyte. Først trodde vi det var folk på isen han fløyte etter, men da han hadde fløyt i en halv time uten stans skjønte vi at det var noe galt fatt. Skipperen og Riste gikk da bortover og tok en mann med sig for at bære bud tilbake. Men han fant ikke frem tilbake til Årvak og snudde tilbake til Brandalingen. En annen blev da sent og han fant frem og vi gikk bortover med en gang alle mann. Men da vi kom frem var det allerede for sent – hun var da begynt å synke, sjøen gikk over dekket og intet kunne berges. En liten stund lå hun slik, så sank hun mer og mer – men skruingen var så sterk at isen holt henne oppe helt til det var bare broen igjen – da satte hun full fart forover og ned så mastene brektes imot isen – det eneste som fløt op var en båt og et livbelte, luker og løse bordbiter. Mannskapet

hadde berget to båter, litt proviant og sine egne klær. Kl. var 22 da den sank og hele besetningen følte med til Årvak og lå i våre kjøier om natten. Skiperen og Riste hadde kastet på isen alle de skinn som var på dekket. Om morgenens kl. 5 begynte vi å drage ombord skinna altså

19. mars mandag

Vi blev ferdig til middag, det var 300 skinn. Siden fordelte de forliste sig ombord på de andre skuter. Ved middagstider kom besættningen fra en norlandsskute masjerende. Skipperen slått sig i hodet.

Det var gått 3 skuter der som de lå, tett under land. Skipperen og stuerten av B-d-lg (Brandalingen) blir ombord hos oss.

Kl. 15 gikk vi etter på isen for å fangste. Kom ombord kl. 19. Snekave og storm.

20. mars tirsdag

Kl. 7 gikk vi på isen igjen i storm og snefokk. Kom ombord igjen kl. 10 med skinn fra dongene til B-d-l (Brandalingen). Var ikke på flere

ganger den dag. Om kvelden plattet vi skinnene ned i rommet. Skuta skruet over til babord.

21. mars onsdag

På isen kl. 7 for å drage ombord to av dongene til B-d-l (Brandalingen). Da vi kom til den første dongen kom der tre mann til den andre dongen. Skytterne gikk bort til dem for at de ikke skulle ta skinn. Men de beviste at det var deres donge. Vi måtte derfor gå ombord igjen med den ene donge. Dermed var vi ferdig med å drage donger ombord. Vi kom ombord kl. 10. Vi gikk en tur på føre middag – kom ombord kl halv 14. Middagssøvn til kl. 15 – da slakket isen så skuta seg over til andre siden. Har forsøkt å hive os frem med vinsjen, men hun sitter fast på et isflak akterut. 1233 skinn har vi ombord i alt.

Mandag 19de forliste Polarhavet.

22. mars torsdag

Tre mann på isen etter dyr, et hver. To av dem gikk senere etter to blokker der som B-d-l forliste – fant en.

Kl. 12 kom skuta laus. Vi gikk i 4 timer. Da blev vi etter fast. Har ligget fast siden lørdag. Bjerknes i tynna isteden for Haug. Riste syk. Stuertene går hver sin vakt. I dag 6 dyr – i alt 1239.

23. mars fredag

Ligger etter fast siden kl 2. Tatt et dyr i dag – godt veir. Stuerten har fødselsdag i dag, serverte derfor gode kaffebrød til kvelds.

24. mars lørdag

Har hatt seilene opp og tørket dem. Gikk en liten stund fra kl. 23

Side 17

25. mars søndag

Stop igjen kl. 2. Har vasket en dongeri trøie og et par strømper, et par lester i nat. Siden ingen ting gjort i dag uten å lese og spille kort.

26. mars mandag

Begynte å kjøre kl. 10 – stop kl. 19. Kollet halvdelen av en tanke. Tatt et dyr idag. Slåsing og grasering etter middag.

27. mars tirsdag



Brua på Hisø. Foto fra Vebjørn Fiksdal.

Gådt noen timer inat til kl. halv 2. Så solen kl 6 – fint veir i dag – litt kalt.

28. mars onsdag

Gådt noen timer i dag igjen ifølge med Polhavet, Hisø og Vesterhavet. Spilt tjuet ikvell og vunnet 10 esker. Skiprene ombord i Ve-havet (Vesterhavet).

29. mars torsdag

Spekket 466 skinn fra kl. 9 til 18. Kollet tomt agter-rommet og frem i gangen. Godt veir.

30. mars fredag

Skrapet og sementert en tanke inat. Spekket en 2-300 skinn og saltet dem, og skinnene fra i går. Veiret som i går.

31. mars lørdag

Intet gjort i dag. Spilt tjuet og tapt.

1. april lørdag

Vasket et skifte inat. Kom laus kl. 8 og ut av isen. Blev i lag med V-havet (Vesterhavet). Atter i isen igjen. Har koblet skutene sammen. Tatt to dyr. Godt veir men kolt. 1243 skinn.

2. april mandag.

Tatt 21 dyr i dag. Dessuten spilt tjuet og tapt. Mistet en oversjorte.

3. april tirsdag

Mikael Sars hentet skipern og stuerten. Sent heim brev. Tatt 16 dyr idag. Snudd utav isen og utfør kanten igjen. Lett dønning. Kolt.



Michael Sars. Foto Ragnar Bjørlykke, Ishavsmuseets arkiv.

4. april onsdag

Tatt 3 dyr i dag. Slingring – kjente sjøverken.

5. april Sjærtorsdag

Har kollet 100 hl kull ifra Islys. Slingring. Stoppet uti havet og blåste av kjellen for å holle kjelsjau. Svak bris – alle sail opp. Rore sorret hart babord – ingen rormann.

6. april Langfredag

Idag stilla. Ferdig med kjelsjauen. Stakk fyr kl.

6. Vasking og barbering over alt. Kl.

17 begynte Årvak og Vesterhavet å kofle av Fangsmane(Fangstmand). Vi fik 70 hl. Hvorefte vi gikk in til iskanten og la os. Godt veir.

7. april lørdag

Spekket 149 skinn i dag. Kalt, så vi måtte slutte til middag. Begynte å gå inn i isen i lag med Polaric. Slakk is, god fart.

8. april 1. påskedag søndag

Ligger fast i dag - Polaric, Vesta(d) og Skan(d)sen. Festmiddag og kaffebrød. Har vært ombord i Polaric og snakket med Per og Wulff (fornavn). Per har spekkfinger. Har byttet til meg 3 bøker for 4 magasin. Bra veir.

9. april mandag

Kom laus kl. 14 og med god fart hele dagen. Fikk kaffebrød idag også. Har kollet full styrbord baksen.

Tatt et dyr. Klår ver. men kalt.

10. april tirsdag

Gikk fra kl. 6 til kl. 11. Efter middag kollet vi fulle baksene. Spilt kort og holt komedi. Kom laus kl. 18. Vinsjen og pumpen frøsene. Var vanskelig å få dem optint. Ingvald vasket lugaren sin.

11. april onsdag

Ligget still idag ilag med Vesta(d) – intet gjort. Bøtt litt klær – spilt kort. Austavinn.

12. april torsdag

Gådd litt i dag. Skulle hente 13 seler som lå på isen. Men de var frosne og skutt. Det vi kommer frem når vi går med skuta, rækker vi tilbake når vi ligger fast. Vi driver mot land. Samme veir. Har vunnet litt i tjuet. Hele fangsten er idag 1284 dyr. Så solen i dag kl. 5

13. april fredag

Begyndte å spekke kl. 9 idag. Kl. 15 var vi ferdig. I alt har vi spekket 16 ton. Forsøkte å gå kl. 17 men måtte opgi det, enda vi brukte vaier. Venter på at isen skal slakke. Godt veir, ikke kalt.



Spekking av skinn på Aarvak. Foto Ragnar Bjørlykke, Ishavsmuseets arkiv.

14. april lørdag

I dag har vi stimet sny til vann. Fylt vann på baugtanken. Hatt ned resten av kollene vi hadde på dæk. Isen slaket kl 20 igjen, men vi kom ingen vei. Regn idag.

15. april søndag

Litt regn i dag. Ligger fast ennu. Har hatt sengklærne på dæk og banket og luftet dem. Fikk kaffebrød idag. Har forsøkt å gådt idag uten resultat. Mildveir.

16. april mandag.

Fint veir. Intet gjort idag. (1839 skinn)

17. april tirsdag

Kl. 3 morgen begynte vi å kolle, kl. 9 begynte vi å spekke, kl. halv 2 ettermiddag var vi ferdig. Alle skinn avspekket. Solskinn og fint veir.

18. april onsdag

Kom laus inat og gikk til kl. 5. Polaric har nådd os.

19. april torsdag

Vasket et skifte. Kom laus kl. 15 og gikk over ei mil

20. april fredag

Ligget fast omrent i hele dag. Turning, boksing og komedi på dæk i ettermiddag. Godt veir.

21. april lørdag

Isen slakket kl. 3. Gådd i hele dag. Aldeles slak is. Finfint veir. Flere skuter i følge.

22. april søndag.

Litt tåke imorges. Alle skuter lå still i natt; Buskø, Polaric, Polaris, Vestad, Vesterhavet, Polarstrøm, Flemsøy.

Har gådd i hele dag. Vi og Vestad blei igjen. Kjørte os fast i sjælis, måtte skyte os laus.

Siden satte vi vaier frem på isen og vaier fra Vestad ombord og fast hos os. Brukte maskiner og vinsjer på begge skutene for å komme fram. Fint fint veir.

23. april mandag

Stugge ver, storm og snekov. Har for det meste ligget i isflakene etter isdreggen. Nådd de andre skutene. N.V som setter isen sammen.

24. april tirsdag

Godt veir idag. Har for det meste ligget å rækt i åpent vatten. Polaric borlagt med os etter middag. Kl. 20 borlagte vi med V.havet(Vesterhavet).



Aarvak og Polaric i isen. Foto fra Sverre Dimmen

25.april onsdag

Gikk fra hinannen kl. halv 2. Senere i dag smått gådd og ankret fast i is flakene. Synnavind, av og til snekov.

26. april torsdag

Inatt tett skodde, ut på dagen regn og sneslud. Av og til gådd når det har vært litt oplett. Er kommet så nær kanten at dønningen går inn. Kolling av tanken etter kl. 6 ikvel. Godt veir utpå kvelden.

Flemsøy, Polaric, Vesterhavet og Arvak, Altenfjord.

27. april fredag

Alle skuter lå still i natt. Kl. 5 så man fangst inni isen. Samfangst. Vi blev ilag med to hakkapiker – de andre fire stimskuter var ilag. Slåk is med små knulter. Vansklig å komme fram. Vi fikk ombord over 100 skinn, men måtte gi fra os omkring 40 skinn til de andre. Hakkapikene fikk for meget skinn. Solskinn og varmt. Alle av Årvak var ombord i Doggen (Doggern) og fikk mat. 102 dyr på os. (1642)

28. april lørdag

Kollet fuld b.b-baken (babord baksen) inat. Lå stil til kl. 12. Vi og Polaric gik til k. 18 – stoppet og borla. Tåke og litt regn.

29. april søndag

Sny i morges, senere fint veir. Lagt stil omrent i hele dag. Lå en bryter langt borte. Alle mann har hoste og er forkjølt.



Helgehorn i tung is. Foto fra Jenny Aas Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

30. april mandag

Bøide propellen kl halv 12. Forsøkte å rette den igjen med vaier og taljer på vinsjen.
Uten resultat helt til kl. 23.

1. mai tirsdag

Tørnet ut kl halv 4 og begynte på propellen. Fikk den såpas at den går runt, men den høgger enn – har knekt 10 blekke og stubbet en masse taug. Nådde Helgehorn kl. 15. Ivar har vært ombord. To brytere ligger i fangst et stykke fra os. Vi er inom grensen. En flygemaskin fløi forbi os – godt veir idag. Tatt 5 døde sær.

2. mai onsdag

Lå stil inat. Så fangst da det blev lyst. Kl. 4 gikk vi på isen. Samfangst med V.h. (Vesterhavet) og Helgehorn – bra is og godt veir.

Fikk 241 på hver skute. En hakkapik – T-27-A – kom og kjørte inn i fangsten for os. Stoppet kl.

19

3. mai torsdag

Skrapa og sementerte en tanke på nattvakta. Begynte å spekke kl. 9. Spekket 358 skinn til kl 21, da var vi ferdig med saltingen. Tok 9 døde særer. Skar meg på fengeren og stod til rors i 9 timer.

4. mai fredag

Maskinisten reparert maskinen. Tatt 16 døde dyr i dag. Godt veir, litt N.O. Ombord i alt 1663 dyr.

5. mai lørdag

Kommet i lag med H.horn (Helgehorn) Vært ombord og fått lesestoff hos Ivar. Skrapa og sementerte en tanke. Skutt et dyr i dag.

6. mai søndag

Ennu flere skuter i dag. Storm og snykov. Går inn i isen.

7. mai mandag

Tatt et dyr i dag og spekket 23 skinn – derav var 13 isbrente og måtte kastes. Propell skade idag igjen. Er blitt alene igjen – de andre er gått lenger in i isen. Godt veir, solskinn.

8. mai tirsdag

Kjørt omrent i hele dag. var styggeveir i morges, blev fin veir lenger ut på dagen. Er kommet i lag med Fangstmand igjen. Kjørt inn i rekken på T-45-G (Noris).

9. mai onsdag

Kjørt ilag med Fangstmand i hele dag. Kollet 80 stamper (?) fra rommet. Regn og solskin om hinanden.

10. mai torsdag

Regn i hele dag. Smått gådd men for det meste lagt still.

11. mai fredag

Ligget still i dag. Hivd os frem 10 meter med vaier. Fint veir idag. Er kommet nær land.

12. mai lørdag

Kom løs i morges og kom ut for kanten. Går østover. Fint veir – litt dønning.

13. mai søndag

Skodde idag. Kom i fangst kl. 17. Slak is så vi måtte bruke båter. Sælen var sky. Tok 82 dyr til kl. 20. Kom ilag med 4 Brandals skuter. F. L. P-s. og P-c (Fangstmand(?), ?, Polaris, Polaric). Fikk 70 hl koll hos P.s.

14. mai mandag

Kl. 11 kom vi i fangst i dag. Båtfangst – skådda – sælen svært sky. 94 dyr i dag. Gikk til køis kl 18, blev uttørnet kl. 20. Fangsten gikk ned 11 dyr. Gikk til køis kl 23, blev uttørnet kl 24 for å gå på isen, bomtur. 1 dyr. Sælene lå i tusenvis på isen, men gikk ned att da man begynte å skyte.

Side 34

15. mai tirsdag

Vært i fangst to gange i dag - tatt 68 dyr.

16. mai onsdag

Kjørt i hele dag. Var uttørnet til fangsting kl. halv 8. Blind allarm. Gikk til køis med klean på. Styrboringene har stimet vatten.

17. mai torsdag – HURRA!

Skipern vært ombord i Istind. Styrboringene koller siste resten utur rommet.

18. mai fredag

Begynt på hjemturen i middagstida. Kurs vest halv syd. Fin bris av sydost.

19. mai lørdag

Kurs i dag Vest Nordvest. Har fåt lov av skipperen å gå ifra i Tromsø. Kjøpt fisk hos en Tromsøskute.

20. mai søndag

Sterk synnavind i morges. Slog klyveren i filler. Satt ny ankerkjetting på propelen. Paserte Nordkyn kl. 18.

21. mai mandag

Var indom Honingsvåg kl. 1 og sendte telegram til rederiet. Så A.K – han var ombord i Kvikk, snakte ikke med ham. Hammerfest kl. 16. Vestavind med litt snykov.

22. mai tirsdag

Tørnet for stygge veir i går kveld. Har hatt kjelsjau.

(Mønstret av i Tromsø....ingen notater for de siste dagene etter 22. mai 1928)

1 boks angips	1	25
95 kg garnida	2	85
3 bokser sirups	3	00
1 fykkewaskesøpe	0	70
1 toilet sjøse	0	35
4 zakker fyr	1	28
15 kg fabfeller	1	50
2 esker miksfur	1	60
1 zakke foddys	0	55
Cst	0	90
	13	88
Ijsarkeskj	4	00
Ijspekk kniv	6	00
	23	88
Hos Nils Brandal		

Til slutt i dagboka viser kva Arnfinn Wulff har handla av personleg utstyr og pålegg hjå kjøpmann Nils P. Brandal før avreise frå Brandal.

En ”svesketur”

Av Preben Astrup

I foråret 1960 spurgte inspektør Holger Pedersen, om jeg ville med på en lille slædetur. Han og Scoresbysunds tømrer skulle en tur nordpå langs Liverpoolkysten for at se på fangsthytten i Lillefjord, fangsthuset på Kap Høgh og fangsthuset ved Kap Greg. Fangerne mente at hytten og husene trængte til lidt reparationer. Samtidig kunne turen jo også give lejlighed til lidt jagt.

Et sådant tilbud kunne man ikke sige nej til. Holger Pedersen havde nemlig ry for aldrig at komme hjem fra en tur uden fangst.

På grund af 2. verdenskrig var han som elev på skoleskibet Danmark, sammen med alle de øvrige elever strandet i USA. Det lykkes for kaptajnen på skoleskibet at skaffe job til flere af eleverne på norske og svenske skibe. Andre rejste til Canada og meldte sig til krigstjeneste i flyvevåbenet. Holger kom i foråret 1941 til Ivigtut, hvor han blev messedreng i kryolitbruddet. I efteråret samme år blev han ansat i Kongelige Grønlandske Handel og arbejdede de følgende 33 år i næsten alle byer i Grønland.

Som en sidebemærkning kan fortælles, at jeg i 1975 – 1977 fik fornøjelsen af i Godthåb (Nuuk) at arbejde sammen med Holgers bror Erling. Erling havde i slutningen af 1940’erne, inden han gik i gang med læreruddannelsen, været i Nordøstgrønland som fangstmand på Loch Fyne og Sandodden. Men det er en helt anden historie, som blandt andet handler om evnen til at køre på trehjulet ladcykel i et klippebestrøet fjeldområde.

En dejlig forårsmorgen bliver slæden lastet, med det en ordentlig slædetur kræver: telt, moskussovepose, letvægtssovepose, proviant til både hunde og slædekusk, primus, petroleum, riffel, ski, snesko m.m.

Derefter skal hundene have seler på og spændes for slæden. Inden er det tilrådeligt at tjøre



Fangststasjonen Loch Fyne. Foto fra Oddmund Brandal

slæden til noget fast, så hundene ikke stikker af inden kusken er med.

Egil Nilsen har i Tidsskriftet Grønland beskrevet startvanskighederne: ”Kører man med 8 hunde, er otte lange reb fæstnede på samme sted af træktovet og stråler ud fra dette punkt, til hvert af dem ender med en hund. Selve fastbindingen til slæden af de enkelte hundes trækreb frembryder ikke større problemer. Men så snart hundene er anbragt, vil følgende foregå: Hund 3 springer over reb 4 og 5 og smyger sig ind under reb 6 for at hilse på hund 7. Hund 4 og 5 går roligt og værdigt 11 gange rundt om hinanden. Hund 2 står et øjeblik med rynkede bryn og husker så på, at den nederdrægtige hund 8 stjal en sælskindsluffe fra den i går. Resolut trænger den sig igennem den mellemliggende del af rebviften for at tugte hund 8. Hund 3 betragter som tilskuer kampen netop så længe, at den bli'r klar over, at hund 8 er den underlegne, hvorefter den begejstret klapper kæberne sammen om hund 8's venstre lår.”

Men på et eller andet tidspunkt er alle hunde spændt for, og man løsner tovet der holder slæden fast og kaster sig på slæden. Hvorefte det går i fuld fart ned over landbrækket og ud ad slædesporet til Scoresbysund. Hvor Holger og tømreren er klar til at køre med på inspektions- og jagtturen.



Hundespann, her fra Svalbard. Foto Per Johnsson

Fra Scoresbysund går de første 7 – 8 km af turen går opad og opad gennem Elvdalen og tværs over vandsøen, hvor der hentes vand om sommeren. Det meste af tiden lunter man bag slæden, skubber på og hjælper vapperne (på ordentligt slædekuskesprog kaldes hunde for vapper).

Oppe på toppen af Hvidefjeld får hundene en pause og primussen bliver fundet frem. Sne i gryden, oveni indholdet fra en dåse koncentreret sukkermælk og til sidst en plade kogechokolade. Det er en drik der både giver varme og energi til den videre tur.

Så begynder det at gå de 5 km nedad mod Lillefjord. Nu skal der ikke skubbes, men holdes igen. Under nedkørslen gælder det om at holde sig til den ene side af den tilfrosne elv. Holdes der midt i, vil slædekusk og hunde (som regel) på et eller andet tidspunkt få sig en overraskelse, når hunde, slæde og kusk ryger ud over en brat iskant.

Her er der brug for hundepisken. Ikke til at piske hundene, men til at markere om der skal holdes til højre eller venstre. Skal der holdes til højre slår man et smæld med hundepisken til venstre for hundene og råber il-li-li-li.... Og skal der holdes til venstre slås tilsvarende et smæld til højre for hundene og der råbes ju-ju-ju.... Bliver nedfarte for høj, må man have fat i bremsekæderne som lempes ind under slædemederne. Går det meget stejlt gennem

hundene bag slæden for at hjælpe med til at bremse.

Vel nede på Lillefjord går det lystigt videre de næste 3 – 4 km til fangsthytten – som i daglig tale kaldes ”Peters hus”. Undervejs begynder det at sne og blæse lidt. Men ikke noget at tale om. Hytten bliver nået og inspiceret. Tømreren og Holger bliver enige om, hvad der i løbet af den kommende sommer skal repareres på hytten.

Turen fortsætter de næste 17 – 18 km ud af Lillefjord mod Hagen, Snuden og fangsthuset på Kap Høegh, som i øvrigt opkaldt efter den første grønlandske bestyrer af handlen i Scoresbysund.

Undervejs tager sneen og blæsten til og sigtbarheden bliver efterhånden stærkt nedsat. Nu gælder det om hele tiden at holde landkending. Hundene får på grund af den faldende sne sværere ved at trække slæden; så vi må af og løbe ved siden af slæderne. Men fremad går det.

Og forude venter jo et lunt og godt fangsthus.

Sent på eftermiddagen og i stærk snestorm når vi omsider til fangsthuset på Kap Høegh. Nu skal det blive godt at komme i læ og få noget at spise. Men først er det hundenes tur. De skal af med selerne og tøjres i hundekæden. Derefter skal de efter veludført arbejde have deres foder. En tørfisk og et stykke spæk pr. hund. Først derefter er det slædekuskenes tur. Til at komme indendørs i hytten, få varmet op og få noget at spise. Men vi må så konstatere, at det er umuligt at overnatte i huset, fordi det er efterladt møgbeskidt og klistret til med spæk og blod fra de sæler, der i den forgangne periode er blevet flænset i rummet.

Heldigvis er der et loftrum vi kan ty til. Så vi kravler ind gennem loftlugen i gavlen, tænder petroleumslampen og får skind og soveposer bredt ud. Kommer ud af kamikker, bjørneskinsbukser og rensdyranorak. Får gang i primussen og da vi ikke har haft mulighed for at skyde noget undervejs, bliver aftensmåltidet den medbragte dåsemad. Udenfor sner og stormer det fortsat.

Så er det blot at kravle i soveposerne, tale lidt om dagens tur og turen den næste dag på 25 km til huset på Kap Greg.

I løbet af natten kan vi høre stormen tage til.

Næste morgen stormer det fortsat. Vi åbner loftlugten og konstaterer, at det fortsat snør tæt og at det ikke er slædevejr. Holger og tømreren går i gang med at lave morgenmad. Jeg hopper i bjørneskinsbukserne, kamikker og anorak og kravler ud for at se til hundene, tale lidt med dem og løfte op i hundekæden. Når det stormer og snør er det vigtigt at holde øje med, at hundene ikke snør så meget nede, at de kan blive kvalt.

Og så tilbage til loftet og morgenmaden. Vi taler lidt om turen til Kap Høegh, kravet til en ordentlig hundeslæde, en god førerhund, rifler, jagter vi har været på og andre vigtige verdensproblemer.

Så finder Holger en bog frem. Ikke noget man normalt transporterer rundt med nord for den 30 breddegrad. Læser den første side, river siden ud af bogen og rækker den til tømreren, som læser den og sender videre til mig. Som læser og arkiverer. Sådan forløber et stykke tid med læsning.

Hen på eftermiddagen finder Holger en pose svesker frem og lader posen gå på omgang. Og endnu nogle timer forløber med omdeling og læsning af bogssider og indtagelse af svesker.

Men så begynder sveskerne at gøre deres virkning. På med kamikker, bjørneskinsbukser og anorak og ud i stormen og sneen. Ud for at se, om der dog ikke skulle være et sted, hvor der er lidt læ, så man kan trække bjørneskinsbukser og de lange underbukser ned og komme af med resultatet af sveskeindtagelsen. Det er ikke helt ligetil i snestorm og et vist antal minusgrader. Og slet ikke når det skal ske flere på hinanden følgende gange. Resultatet er sne i de lange underbukser og i bjørneskinsbukserne. Mindre raret er, når sneen begynder at tø op.

Så blev man den erfaring rigere: "Sveskeindtagelse i snestorm bør ikke



Det gjaldt å kle seg godt i snostorm på Nordaust-Grønland. Her Johan Listhaug ved Hoelsbu 1935. Foto Walter Molt, Ishavsmuseets arkiv.

kombineres med beklædningsgenstande som lange underbukser og bjørneskinsbukser".

Dagen slutter med at fodre hunde og læsning af omdelte bogssider.

Næste morgen vågner vi op til fortsat sne og storm, som gør videre kørsel umulig. Dagen går med småblunden, læsning af de sidste sider af Holgers medbragte bog og snak om vigtige emner som slæde- og jagtture. Ud at løfte op i hundekæden og skælde ud på et par hunde, der er blev træt af hinandens selskab.

Tredje dags morgen vågnede vi op til stille vejr og intet snefald. Og bliver enige om, at det nok var bedst, at opgive den videre tur til Kap Greg og i stedet køre tilbage mod Scoresbysund. Jagt måtte vi gemme til en anden gang.

Køre og køre er måske lige så meget sagt. For i løbet af de døgn, vi havde ligget vejrfast, er der faldet ret meget sne. Så meget, at vi må skifte

skaglelængde, så hundene ikke længere går i vifteform, men to og to ved siden af hinanden. Jeg går foran og lave spor for hundene. Først prøver jeg med snesko. Det går også meget fint. Dvs. jeg synker ikke meget ned i sneen, men det giver ikke et spor for hundene at trække i. Af med sneskoene, på med skiene og så foran hundene og lave spor. Det går sejt og langsomt tilbage mod Snuden, Hagen, Lillefjord og opkørslen mod Hvidefjeld.

Da vi når Lillefjord begyndte det at sne igen. Men vi fortsætter troligt i dyb sne ind gennem fjorden og op mod Hvidefjeld. På vej op mod Hvidefjeld tager snefaldet mere og mere til. Til sidst kan vi kun se nogle få meter frem og har slet ikke nogen fornemmelse af, hvor vi kører.

Derfor stopper jeg op og meddeler, at jeg ikke vil køre længere, før jeg er helt klar over hvor vi er på Hvidefjeld. Holger finder sit kompas frem (han er jo gammel sømand) og mener at kunne udregne retningen vi skal køre.

Og det kan man jo godt. Men det kræver lige, at ved hvor vi er. Og det eneste vi ved er, at vi er et eller andet sted på Hvidefjeld. Så efter lidt diskussion frem og tilbage, enes vi om at slå teltene op, fodre hunde og afvente hvad morgendagen vil bringe.

Næste morgen vågner vi op til høj sol og en fantastisk udsigt over fjeldene. Og bliver glade for, at jeg dagen før er blevet stædig og ikke ville fortsætte. For ikke mere end 100 meter væk fra teltene er en brat afgrund, som vi ville være styrtet i, hvis vi var fortsat.

Resten af turen ned gennem Elvdalen til Scoresbysund og for mit vedkommende videre til Kap Tobin var magstur i høj solskin.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

700 37 900

www.aasenbil.com



Båtologen si svære skipssamling til Ishavsmuseet.

Båtologen Svein Blindheims arkiv er ei einaste stor skattekiste. Anslagsvis 60.000 foto. 1030 permar. 66 hylrometer. Ni pallar med arkiv.

No er alt dette skipshistoriske stoffet kome til Ishavsmuseet. Ei slik samling vert ikkje til utan eit brennande engasjement for båthistorie. Dette hadde Svein Blindheim flust av, og han jobba iherdig med samlinga fram til han døde i 2013. Arkivet er prega av størst oppmerksomheit rundt båtar i utanrikssfart. Men han starta likevel med det som hasta aller mest: Dokumentasjon rundt dei siste farkostar som gjekk på stim. Men det var nok linjeskipa som låg hans hjarte nærmast.

Lars Erik Blindheim, son til Svein, fortel at det var like etter tusenårsskifte at arbeidet med arkivet for alvor tok av. Då fekk han fullt og heilt vie seg til sine skipshistoriske puslespel. Han kunne holde på med dette til langt på natt. Båtologen gav seg ikkje før heile skipa sin fulle livslaup var dokumentert.



Ishavsmuseet hentar Båtologen sitt arkiv i Ålesund. Lars Erik Blindheim (tv) og Webjørn Landmark.



Stor takk til Sula Rutelag som velvillig stilte med bil, og sjåfør Benjamin Storhaug, for å frakte arkivet til Brandal ein fredagskveld i januar.

Dette kravde mykje krysspeiling i arkiv, magasin og bøker. Det er ikkje få fartøy han har greve fram historiene til.

Ein kunne kanskje tru at Svein Blindheim hadde ei lang karriere på sjøen. Det hadde han ikkje, men nokre turar fekk han likevel. I 1960 mønstra han som førstereis på legendariske «Farland». Båten var ny året før. Han fekk også nokre turar som matros på Wilhelmsens klassiske linjeskip, som «Tournai», «Templar» og «Taiko».

-Han far la heile si sjel i denne samlinga, det ville vere for gale å la den kome vekk, seier Lars Erik Blindheim. Han har teke vare på samlinga etter at Svein gjekk bort, og har håpa på at nokon ville ta over. Han har gjort nokre spreidde forsøk på å finne seriøse aktørar til å ta over og då helst på Sunnmøre, men det har vore vanskeleg. Ingen av musea eller arkiva i Ålesund-regionen har villa teke imot den svære samlinga seier Lars Erik som no er glad for at Ishavsmuseet kom på bana og viste interesse. For Lars Erik har det vore viktig å sikre arkivet for ettertida, og han har vore lite lysten på å dele opp samlinga.



På dugnad for å bere arkiv. Willy Nesset, (fv) Eldar Hareide, Webjørn Landmark og Arild Grimstad.

Gjennom gullalderen i norsk skipshistorie var det flust av sjøfolk frå Nordvestlandet som gjerne kom frå selfangst og fiske. Dei store reiarlaga rekrutterte gjerne sjøfolk som kom nettopp frå selfangst på grunn av den kompetansen dei hadde tileigna seg i vanskelege forhold.

Materialet har stor interesse og er rikt på detaljar. Ved fleire høve opp gjennom åra har Ishavsmuseet hatt god nytte av Svein si samling, og mange artiklar her i Isflaket gjennom ei årrekke har hatt Svein Blindheim på kjeldelista. Når samlinga no er koma til Ishavsmuseet vil den verte ein del av arkivet her.

Målet er at alt skal digitaliserast og gjerast tilgjengeleg. Dette er ein svær jobb som vil ta tid, og arkivfasilitetane ved museet må også utvidast for å gje plass til den store samlinga. Men først skal dette digitaliserast. Etter kvart vil dette verte tilgjengeleg ved besøk i museet, og også via internett. Korleis dette vert gjort er ikkje klart enno.

Digitalisering har også vore største oppgåva ved museet siste året og museet har hatt fleire tilsette i ulik stillingsstorleik som har jobba med dette. Resultatet av dette er at no er det digitalisert om lag 35.000 dokumentsider ved museet. Tett på 20.000 foto har også vorte digitale siste året.

Etter kvart vil mykje av desse bilda verte tilgjengeleg på museet si nettside.

Det er også brukt mykje tid på å identifisere foto og sortert arkiv, og alle skanna dokument er gjort søkbare i arkiv. Det er lagt ned eit stort arbeid med dette siste året, men framleis står størsteparten igjen. Museet har også gått til innkjøp av ein bokscanner som gjere det lettare å skanne gamle protokollar. Dette gler vi oss til å kome i gang med.

Ein byrja året 2020 med å intervju ein del ishavsfolk, men dette arbeidet måtte museet sette på vent ved utbrot av Covid-19. Men ein del av det som vart samla inn har vorte presentert i Isflaket og noko vert tilgjengeleg i utstillingane ved museet frametter.

Fleire av utstillingane ved museet har i vinter fått seg ei oppgradering, og du vil nok finne fleire endringar ved besøk til museet i år. Blant anna har kunstmalar Terje Olsen i Ålesund på bestilling mala eit kart over nordområda der alle fangstfelt og drivisgrense er inn teikna. Dette kartet er digitalisert og tapetsert på ein vegg i utstillinga og gir god oversikt over alle fangstområda. Det vil framover mot sesong i år også kome nye og større skjermer i utstillingane med ulike digitale utstillingar. Ishavsmuseet har også ei stor samling av modellar av mange av skutene. Desse vert også meir samla no og kome på plass bak ein heil glasvegg.

Gjennom vinteren har vi også fått fullført arbeid med å brannsprinkle siste del av tilbygget til museet, og nordveggen på museumsbygninga har fått ny bordkledning. Takk til HS Risebygg og Hareid Rør og Interiør for gode tilbod og flott utført jobb. Stor takk også til Sparebanken Møre som har bidrige med gåver til begge prosjekta.

I januar og februar har vi nytta dei strenge koronarestriksjonane til å utvide og oppgradere kjøkkenet kraftig. Museet har vore heilt stengt for all aktivitet i denne perioden og no gler vi oss stort til å kunne gjere ei forsiktig opning i midten av mars. Ståle og Rolf har jobba iherdig dugnad for å kome i mål med dette.

I kontorbygget har vi fått skifta ut mange av dei gamle enkle vindauge frå 1957 noko som gjev eit mykje betre inneklima for både arkivet og personalet.



Opplev magien med Arktis som gamle fangstmenn trolig gjorde.
Lyset, stillheten, dyrelivet og en storslagen natur.
Bli med Arctic Wildlife Tours på en guidet båtreise
ut i drivisen rundt Svalbard.

www.articwildlifetours.com



Arrangør av båtturer til Ishavsmuseet og ein aktiv støttespiller til museet.

www.cruise-service.no

Returadresse:
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28
6062 Brandal

Porto Betalt P.P
Avtale 617108/7



Nærleik. Lokalkunnskap. Personleg kontakt.

**Derfor er vi tilstades på
Hareid og vil ha deg som
kunde.**



Melinda Skeide
Banksjef
416 65 873
melinda.skeide@sbm.no



Turid F. Leknesund
Autorisert finansiell rådgivar
915 87 894
turid.leknesund@sbm.no



Solgunn Røyset Almedal
Autorisert finansiell rådgivar
901 49 018
solgunnroyset.almedal@sbm.no



Sølvi Anita Rekkedal
Autorisert finansiell rådgivar
415 64 735
sølvi.rekkedal@sbm.no

