

ISFLAKET

Polarmagasin fra Ishavsmuseet. Nr. 2– 2021 23. årgang kr. 80,-



Leiar:

Før eg sette meg ned å skrive nokre linjer til denne sida, yra det av liv frå 24 skuleelevar i museet. Og det er nauta kjekt! Denne veka vil det kome skuleklasser på besøk til oss kvar einaste dag. Det har vore stille i museet alt for lenge no, på grunn av eit etter kvart så berømt virus som herjar på andre året. Eg hadde bestemt meg for å ikkje nemne det i det heile, men det er vanskeleg. Viruset har styrt kvardagen vår i over eit år, og ein må planlegge og handle ut i frå dette kvar ein einaste dag.

Sidan nyttår har besøket til Ishavsmuseet vore svært lågt. Gruppebesøk har vore heilt fråverande. I periodar har vi ikkje hatt lov til å ta imot fleire enn 10 personar i ei omvising. Dei fleste grupper har då avbestilt eller utsett besøk til hausten. Vi saknar å kunne ta imot store grupper for omvising, og vi saknar å kunne arrangere polarkveldar med full sal. Medan vi ventar på ei vidare opning jobbar vi kvar einaste dag med digitalisering og formidling, og denne våren har vi jobba mykje med dette. Førebels kan du sjå litt av resultatet av dette på nettsida til museet der du under fana historie og vidare på fortellingar vil finne ein del historier. Meir vil kome etter kvart. I skutekatalogen på same sida har det kome til mykje tilleggsinformasjon den siste tida. Dette er eit arbeid som vil fortsette lenge enno. Det er enormt mykje spanande historie frå dei aller fleste skuter.

I utstillingane til museet har det også kome til ein del nytt i år, litt av dette kan du sjå meir om i dette bladet. Her vil eg spesielt nemne, og rette ei stor takk til, John Giæver med søsken og born for mange flotte gjenstandar, arkiv, foto og bibliotek etter John Giæver, som dei generøst har gitt til Ishavsmuseet. Mykje av dette er no utstilt ved fangsthytta Hoelsbu i museet.

Elles i denne utgåva av Isflaket vil du finne ein fyldig artikkel av Bjørne Kvernmo om selfangsttur med «Polarstar» i 1997. Dette var nest siste turen for skuta før den vart tatt ut av drift, men skuta gjorde to gode turar i Vesterisen dette året. I 1997 var det 50 år sidan kjølen vart

strekt i Skottland, og som Bjørne skriv, skuta var trøytt og slita etter eit langt og hardt liv. 20 år etter denne turen kom skuta nyrestaurert heim til Brandal etter fleire år med restaurering i Polen.

Fyldig er også artikkelen skriven av Magda Lagerman for bladet Illustrert i 1957 som du kan lese i spala «Frå arkivet». Lagermann vart mest truleg første kvinne på selfangst då ho mønstra på ishavsskuta «Polarbjørn» for fangst i Vesterisen og Newfoundland i 1953.

Arne Odd Røbekk og Marit Karlsen Brandal har skrive om ein tur med «Polarbjørn» (nr. 3) til Grønland på -70 talet.

Johannes Alme gjorde i 2003 eit spanande intervju med Odd Eiken og Angell Brandal om det som dei to karane kalla «Den fælaste sjøtur». Dei var begge to om bord i ishavsskuta «Signalhorn» då denne vart sendt på Stand-by teneste 60 nm vest for Shetland for å passe på oljeriggen "Ocean Voyager" i 1974, i starten på det norske oljeeventyret. Skal vi tru dei to karane så var det ei stor lukke at det gjekk bra. Utviklinga på dette feltet sidan den gong har vore stor.

Stian Runne Brandal har skrive ein artikkel om tyske Nordpol-ekspedisjonar, og Magnus Sefland har med to artiklar i denne utgåva, der han blant anna skriv meir om blindpassasjerane på «Veslekari» og «Ringsel» som var omtala i førre utgåve av Isflaket.

Du kan også lese om at det den 27. juni er 90 år sidan norske fangstmenn på Nordaust-Grønland heiste det norske flagg og okkuperte land der.

Du er hjarteleg velkomen til å besøke Ishavsmuseet i sommar. Legg også turen innom andre museum på norgesferien i år. Det er mange fantastisk spanande museum i dette landet som sårt treng besøk og støtte i desse tider. God sommar til alle!

Brandal 31. mai 2021

Webjørn Landmark
Redaktør

Signalsnora

Fangstmann Georg
Bjørnes fortel frå
overvintring på Grønland.



De første åran æ begynte på fangstliv, var hverken ræven eller bjørnen så intelligent som dem blei etter hvert. Dem lærte av skade. Især bjørnen. I mørketida då såg man ikkje bjørnen, for han var hvit som snø. Han gikk i ett med snøen, og du såg ikkje anna enn to blanke aua. Då kunne man bære sikte midt i mellom, så var det som regel fulltreffar.

Ved hovedstasjonen hadde æ rigga te ei signalsnor. Æ hadde belagt et stykke spekk i eine enden av snora ute på snøen. Den andre enden av snora gjekk igjennom et hol i vegggen inne i hytta. Og der hadde æ hengt opp en del blekkboks. Når bjørnen kom i mørketida og skulle ta spekket, så begynte boksen å danse. Så var det bare å slå opp luka og når æ da så de blanke auan, å fyre av et skott. Kula satt midt i skallen som regel.

Det her gikk bra den eine vinteren. Men så var det siste vinteren en gang – det var enda straks etter jul – at boksen blei så urolig. Æ slo opp luka. Ja, der var to blanke aua. Æ fyrte. Rett i blinken. Borte var auan. «Der falt den» sa æ.

Men straks etter var der igjen to blanke aua. «Aja», tenkte æ, «her er fleire bjørna.» Æ skaut, og borte var han.

Men jammen kom der ikkje fleire blanke aua. Og dette gjentok sæ, ti ganger. Det var heilt naturlig, det her. For det brukar aldri være ti bjørna samla på en plass. Ti bjørna trudde æ æ hadde skotte. Æ blei så glad at æ dansa inni hytta. Sånn fangst er det vel ikkje mange som har gjort på en kveld.

Te slutt så fyrte æ i Petromaxen og skulle gå ut å flå dyran, for der lå jo en heil haug etter min oppfattels. Men når æ kom ut, så var der ikkje en einaste bjørn. Terrenget var så slett som bordet. Det gikk over min forstand. Æ hadde jo virkelig skotte ti bjørna, og no var der ikkje nokken. Så skulle æ se etter i snøen, og da så æ at der har verkelig vore to bjørna. Og dem ha stådd om breidd og lagt hauan i sammen, og blunka med det eine aue. Og der hadde æ skotte imellom heile tida. Det var et nederlag som æ hadde vanskelig for å overvinne.

Æ gikk i seng og la mæ.

Innhald

«Polarstar» til vesterisen 1997	side 4
Blindpassasjerane i 1940	side 18
Den fælaste sjøtur	side 22
Eirik Raudes Land 1931	side 27
Båtologen	side 31
Den tyske nordpolekspedisjon	side 32
Med «Polarbjørn» til Grønland	side 35
Første kvinne på selfangst	side 41
Nytt frå Ishavsmuseet	side 73
Helsing frå «Polarstar»	side 74

ISFLAKET

Polarmagasinet 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.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Sjannøy» i Vesterisen. Foto Stein Langlo

ISSN 1891-9480

Vesterisen 1997 med "Polarstar"

Av Bjørne Kvernmo

(-- alt som kunne læke, lakk, det eneste vi visste va tett, va klosettan...)

En kveld på vårparten for en stund siden kom jeg til å se gjennom gamle videokassetter, video 8 og Hi 8. Flere av dem var fra en spesiell fangstsesong - de to turene til Vestisen med «Polarstar» i 1997-sesongen.

Videokassetten var av varierende kvalitet, men ved avspilling av fil og bilder på tv-skjermen kom minnene fra disse to turene fram i dagen. Et moment som antagelig også bidro til at dette fenget, var at gjennomgangen av videokassetten falt sammen med tida på året da fangsten foregikk, i april/mai. Siden oppstarten med ms «Havsel» i 2004 og i ettertid, har turene med «Havsel» for mitt vedkommende overskygget det meste. Med «Havsel» ble det så langt 14 sesonger i Vestisen.



Fra overfarten til Vesterisen. (Alle foto fra video tatt av Bjørne Kvernmo).

Likevel er 1997-sesongen av forskjellige grunner interessant å skrive om. Mange i selfangstmiljøet mener at etter det året kom optimismen tilbake i selfangsten - og jeg satt plutselig med et betydelig omfang av bildemateriale mellom hendene. Dagboka fra turene med «Polarstar» fantes allerede på Ishavsmuseet, og inspektørrapport, avregning,

iskart og væroversikt kunne komplettere det hele - sammen med det jeg husker fra turen.

Minnene satt på papiret fra turen, og detaljene fra dagliglivet om bord, kan gi inntrykk av at beskrivelsene har som hensikt å gi et negativt inntrykk av båten som sådan. Dette er imidlertid ikke hensikten, men ved å se gjennom videotapene fra den gang, virker det som om filmingen ble fokusert særlig på lekkasjer og andre problemer som oppsto underveis.

Slik var imidlertid realitetene, og i dag kan man bare se tilbake på turen med et glimt i øyet. Men ingen kan nekte for at «Polarstar»s tekniske tilstand var kondemnabel, og kondemnert ble den også året etter.

Det som er gledelig, er jo at sterk entusiasme og sans for å bevare fangsthistorien har ført til at gamle og legendariske «Polarstar» er restaurert og flyter fortsatt. Og vil gjøre det i lang fremtid.

«Polarstar» eneste båt

Det ble stopp i ungefangsten etter det ødeleggende Lindberg-oppstyret i 1989, og fangsten de neste årene var preget av lite optimisme.



Overfarten

Fangst av kun voksne dyr var uten større verdi, selv om tilskuddsordningen fortsatt eksisterte. Et par båter gikk til Vesterisen på fangst av dyr som var ett år eller eldre. Skinnene av voksne dyr hadde ingen verdi sammenlignet med før kampanjene mot selfangst. Biffkjøttet var noe etterspurt, men det forutsatte frysekapasitet om



Overfarten med ising.

bord. I syv sesonger, fra og med 1989 til og med 1995, var det kun fangst av voksne dyr. Det var for det meste grønlandssel (brunsel og saddler) og en og annen klappmyssgris, som alltid er å finne i isen.

I 1996 ble det igjen tillatt med fangst av ungdyr av grønlandssel og klappmyss, dvs. lurv, svartbak og svartunger av grønlandssel og blueback av klappmyss. I 1996 var det kun to båter i Vestisen, «Polarfangst» (ex. «Heimen I»), da var jeg med den som styrmann, og «Polarstar».

Fangstresultatet det året ble middels og var preget av få gode fangstdager på grunn av dårlige og vanskelige vær- og isforhold og ofte dårlig sikt. Foran 1997-sesongen ble det klart at «Polarfangst» ikke ble å gå til Vestisen, kun «Polarstar». Så, etter å ha vært med «Polarstar» i 1994 og 1995 sesongen, fikk jeg igjen plass hos Martin Karlsen- rederiet i 1997 sesongen.

Svartungefangst

Som følge av endring av fangstreglene, var et nytt moment dukket opp: Kvoten på grønlandssel kunne nå kun tas som fangst av svartunger i tillegg til voksne dyr. Tidligere hadde det for det meste handlet om fangst av kvitunger. Kvitungefangsten gikk ut på å finne og starte fangsten i kastelægrene til grønlands-selen. Det kunne på en lettvinnt måte gi et betydelig antall dyr pr. dag. Dette var det nå slutt

på. Nå måtte fangsten for det meste konsentreres om fangst av svartunger. Dvs. fangst etter at kvitungene var forlatt av mødrene og i tillegg hadde skiftet pels - eller i hvert fall var i gang med å skifte av pels. Dette var dyr med større verdi enn ett år eller eldre dyr, siden både skinn og kjøtt var salgbar. Særlig kunne det nedsaltede kjøttet selges direkte som kaisalg, eller fra biler med tønner som kjørte rundt, f.eks i Balsfjorden.

Men det innebar at fangsten var spredt over et større område enn i det opprinnelige kastelægeret. I tillegg hadde mange av dyrene begynt å gå i vannet. De spredte seg for å finne næring på egen hånd og lot seg sjelden komme på hakapikhold. I praksis var fangsten blitt vanskeligere. Vi var avhengige av å tenke nytt for å komme fram til fangstmetoder som var effektive og gav resultater. Sesongen 1997 ble tilfeldigvis et steg i denne retningen ved at en ny og hurtiggående fangstbåt ble bygget og tatt i bruk. Det gav nye muligheter; det som gjensto var å finne fangstmetoder som utnyttet de mulighetene som lå i dette.

Vi prøvde fangst som ikke var gjort før ved fangst av svartunger, som lå spredt rundt i isen. Skuta gikk foran – den hadde oversikt og fant frem til hvert enkelt dyr, og skytteren på bakken skjøt. Skuta fortsatte videre til neste, mens fangstbåten kom etter i kjølvannet og plukket opp. Og så snart småbåten var passelig full gikk den til skutescida og losset dyrene om bord. Dette er i praksis bare gjennomførbart med hurtiggående båt som følger. Båten har mulighet til å øke farten og ta igjen skuta, der de gamle og tradisjonelle fangstbåtene ble for seine -og ga dårligere resultat. Samtidig, mens skuta og hurtiggående fangstbåt var i aktivitet, kunne den tradisjonelle fangstbåten bemannes og drive fangst der det var dyr over et større område - uavhengig av skuta.

Dette lyktes vi også med under svartungefangst på andre tur til Vestisen med «Polarstar» i 1997. Det ble bare en dag ute med den tradisjonelle, gamle trebåten, akkurat som årene før. Da var kjølerørene, som lå utenpå båten, blitt slått hull

i av isen. Motoren gikk varm, og dermed var båten ubrukelig. Likevel mener jeg vi hadde over et par hundre dyr denne ene dagen vi var ute, bare på den ene båten. Jeg husker at vi losset den søkklastede fangstbåten på et isflak og overlot til skuta å komme å plukke opp de døde og utblødde dyrene. Det var 135 dyr, mener jeg, som ble losset på isen for å kunne fortsette fangsten med tom båt. I dagboka fra turen står antallet svartunger '464 sv unger' på den største dagen. Det var nok den samme dagen.

Uvær på overfarta

Ved avgang fra Hareid 23. mars var vi 17 mann, derav to forskere og en kvinnelig veterinær som inspektør. Det var en solid kjerne av erfarne skyttere og fangstfolk, resten var uerfarne. Skipper var unge Karl Magnus Pettersen fra Tromsø, styrmann Andreas Hareid, chief Terje Gos og stuert Arve Eimejellen - pluss en dyktig fangstmann fra Ålesund, Åge Kroken, med bakgrunn som slakter. Resten var fra nord, hovedsakelig Tromsø/Balsfjord-området. Jeg var førsteskytter. Roger Guttormsen fra Nordreisa var andreskytter og den som treffsikkert skjøt mest.

Tirsdag 25. mars kl. 0000 hadde vi så vidt passert null-meridianen og var på N66:57 og W 000:04. SØ 7 (sterk kuling) barometer viste 772hp, pluss 3 grader Kurs 330. Barometeret falt gradvis utover natta og dagen, kl. 1200 til 758 hp og kl. 2000 om kvelden til 749 hp, Vinden økte på utover dagen og var om kvelden SØ 8-9. Dvs. storm. Kl. 2200 25. mars var vi kommet på N72:08 og W003:4

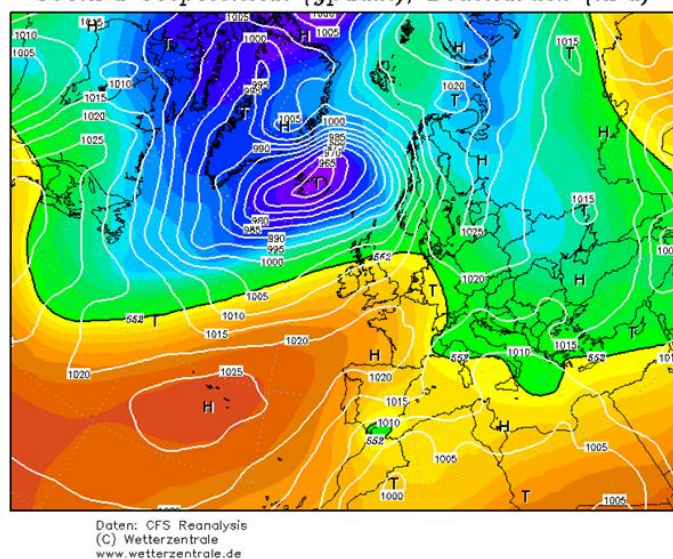
Sitat fra skipsdagboka:

«En del slingring med overvann på dekk» (Styrmannsvakta)

Skippervakta: «Kurser nord mot klappmysskast pos N72:10 W003:00. Kl. 1120: Slakker opp og lenser unna under middagen. Kl. 1230: Full fart igjen. Sterk slingring med overvann. Om kvelden: Mye slingring med overvann.»

Onsdag 26. mars kl. 0000 Pos 71:52 W003:57. ØSØ 8-9 barometeret viste 750 hp, kurs 003,

25MAR1997 18Z
500hPa Geopotential (gpdam), Bodendruck (hPa)



Vêrkart 25. mars 1997.

temp +1 gr. Utover natta begynte barometeret sakte å stige, vinden dreide på rett øst, og det blåste ikke storm lenger. Men sjøen var blitt høy, og kl. 0700-0800 i dagboka sitat: Ligger på været:

Kl. 1200 var vi inne i isen på N72:02 og W004:19. ca. 90 n.mil nordaust av Nordkapp på Jan Mayen?

Rett i fangst

Etter å ha bakket storm om natta med slingring og huskestue, spaknet vinden om morgenen. Dønningen gikk fortsatt tung utover formiddagen, men snøbygene ble færre, vinden var spaknet og sola begynte å bryte gjennom. Vi kom til isen som var merkelig slett og fin. Den ble holdt tett sammen av vinden, som nå hadde dreiet på øst. Det var stort sett mindre flak som duvet i dønningen; nyfrosset is som var oppbrukket, med større og tyngre isflak innimellom.

På de flerårige flakene hadde klappmyssdyrene kastet. Dyrene lå der, blueback var å finne så snart vi kom til isen. Selv om dønningen var tung enda, prøvde vi å starte fangsten. Men vi var ikke rigget klar for fangst. Alt var nedstuet og nedrigget, og det måtte på plass skulle det bli dreis på sakene. En stund holdt vi på, det ble bare kaos. Vi bestemte oss for å stoppe og rigge

skuta skikkelig til for fangst, før den kunne fortsette. Noen av de mest erfarne av oss, som skulle gå på isen, kunne begynne fangsten med en gang. Dvs. avlive blueback med hakapik, blodtappe og dra fangsten til samme flak, slik at skuta kunne jolle inn på en kjapp måte. Dette var forlatt blueback, klare til å gå i vannet - om et par dager ville mesteparten være forsvunnet.

Og slik ble det, og det monnet. Straks gikk vi tre mann på isen, utstyrt med hakapik, kniv og stål. Isen var merkelig fin å gå på. Vinden var spaknet en hel del, men holdt isen sammen så vi kom oss frem uten problemer - og tettere med dyr ble det etter hvert som vi arbeidet oss frem. Dette var som de beste dagene under fangst på New-Foundland- feltet. «Dunger» av blueback på opptil-6-7 dyr dradd sammen på samme isflak var ikke uvanlig. Etter den bedøvende overfarta, våknet fangstmannen i oss etter hvert, og etter oss kom skuta og plukket om bord dungene med dyr.

«-I mitt minne er dette en dag som sitter spikret. Sterkest er minnet om lyset og stillheten på isen, isen som duvet sakte i avtagende dønning, vi tre som tok oss frem i vifteform, skuta i det fjerne, det milde været, svakt østlig vinddrag, og dyrene som lå der, uansett hvor langt vi gikk, var det dyr å se videre innover isen, det tok aldri slutt. Og hele ettermiddagen hadde jeg en Johnny Cash-melodi i hodet, i dag her jeg glemt hvilken, men i stillheten på isen kom den plutselig sterkt frem. »

Det ble en lang ettermiddag og kveld på isen. Vi tre var i hvert fall rimelig «utbala» som vi sier i nord, sultne og forferdelig tørste før kvelden kom. Det var nok gjengen om bord også – de hadde vært i full fangst i tillegg til innjolling av dungene etter oss.

Da vi kom om bord om kvelden, var det blitt en anselig haug med blueback-skinns på dekket. Overalt. Og masse kjøtt til avkjøling i alle tusenliters containere. Det var bare å begynne å kneble opp skinn og henge i sjøen langs skutesida til avkjøling; det var altfor mange skinn til at det lot seg avkjøle på dekk.



Skinns til avkjøling langs skutesiden.

Opptellingen under nedplatingen morgenen etter viste utrolige 428 blueback og tre voksne klappmysser. Fangst fra en ettermiddag - rett og slett et uvanlig høyt resultat, nesten utrolig på en halv dag. Slå den. Og det etter å ha bakket storm i iskanten natta og morgenen før. Vi gikk på isen, og samtlige om bord, var uten tvil preget av en hard overseiling mens et dypt og kraftig lavtrykk passerte.

Værkartet fra 25. mars 1997 viste et kraftig lavtrykk som beveget seg østover, med tette streker; isogoner. Og med lavest trykk i sentrum, 965 hp. Barometeret på «Polarstar» viste realitetene og målte nede i 749 hp 25. mars kl. 20. Det er ikke uvanlig i disse områdene at lavtrykket blir dypere enn varslet, og vinden dermed sterkere. Samme tidspunkt i dagboka er vinden vurdert til styrke-8-9 på Beauforts skala. Full til sterk storm.



Blueback-skinns

Spesielle ishavsturer

Alle ishavsturer er forskjellige, ikke minst gjør varierende vær og isforhold turene ulike. I tillegg er det avgjørende hvilken båt det er, og selvfølgelig betyr besetningen mye for alle turer. I tillegg eldes man for hvert år, nye erfaringer legges til de gamle og horisonten utvides - selv om den i minnets mest markerte horisont for meg består av havis og værforhold i alle varianter. Alt dette, og mye annet, vil alltid underveis på hver tur svekke eller skylle bort gamle tanker og vaner. Nye tanker gror frem, kreativiteten utfordres, skjerpes og utvikles.

Denne sesongen, som det ble to turer til isen med «Polarstar», var intet unntak i så måte. Alle ishavsturer har negative og positive sider, men denne turen utmerket seg. Skalaen ble strukket uvanlig langt i begge retninger. Den 50 år gamle båtens bedrøvelige tilstand satte sitt preg på turen, hele tiden og på mange forskjellige måter, især under overfarta. Hadde vi gått ned i uværet, kunne det ha skjedd fort og ingen hadde hatt sjanse til å overleve.

Det er sterkt å skrive det, men min oppfatning av realitetene den gangen er ikke svekket av at jeg er blitt mer erfaren med årene. En eller annen «Gut oppi der» holdt sin hand over oss, og vi kom hjem igjen like hele alle mann. Og med fangst, masse fangst.



Ung og uredde skipper, Karl Magnus Pettersen fra Tromsø.

Fangst av svartunger med skyting fra bakken på skuta i bevegelse, byr på store utfordringer for skytteren. Få, om noen var på nivå med Roger i 1990-årene.

Fra fangstbåthavari i 1995 til optimisme med ny fangstbåt

På alle fangstturer er momenter som skaper optimisme ombord av stor verdi; det bidrar til at arbeidsoppgavene og dagene glir lettere. Jeg var rett og slett blitt lei av at gamle og nedslitte fangstbåter ikke funket, når vi hadde mest bruk for dem. Noe måtte gjøres. Spesielt minnes jeg de siste dagene i isen i 1995-sesongen med «Polarstar». Da var det kun fangst av voksne dyr, og i det fine været hadde grønlandsselene lagt seg opp på store isflak med masse åpent vann mellom. Vi gjorde oss klar til gammelhund-slag i solsteiken.

Den gamle, tradisjonelle fangstbåten skulle først av gårde med tre-fire mann i. Vi var to skyttere, en erfaren og treffsikker annenskytter og jeg. Fra behørig avstand med skuta, for ikke å skremme dyrene unødvendig, satte vi ut båtene. Først gikk vi ut med trebåten, så skulle alu-båten Buster med spretterne komme etter. På hvert flak lå det flokker på ca. 30-60 dyr. Dyrene var tørre i sola og ikke interessert i å gå i vannet. Med andre ord, det var ideelle forhold. Erfaringa tilsa at dette kunne bli en bra dag, minst 500 dyr, kanskje mer. Men det ble derimot en fiasko; hovedfangstbåten sviktet.

Vi gikk ut mot dyrene med fangstbåten, men jeg husker ikke om vi fikk løsnet skudd i det heile



Og erfaren skytter Roger Guttormsen fra Nordreisa.

tatt. Plutselig oppsto en voldsom banke-lyd fra aksling og propell. Alt vibrerte og med et brak var det bom stopp, like før vi var ved isen. Noen av de store isflakene var så nært hverandre at vi

kunne ligge i anlegg på det ene flaket med selene på det neste isflaket på passelig skuddhold. Men med havarert motor nådde vi ikke helt frem. Frustrerte lå vi der og dreiv, inntil skuta kom sigende og plukket oss opp. Dyrene ble selvfølgelig skremt av at skuta kom for nært, og de fleste gikk i vannet. Da vi heiv ombord fangstbåten, viste det seg at is-korga over propellen hadde løsnet og blitt skjev og lå an imot propellen. Sånn endte den dagen - og sesongen.

Slike hendelser, spesielt denne, resulterte hos meg i tankevirksomhet om å få bygget en ny fangstbåt - helst av glassfiber, i første omgang med modell av en tradisjonell fangstbåt. Etter at jeg kom hjem fra utenriksfart i januar -97, kontaktet jeg Selfa båtbyggeri i Trondheim og fortalte hva jeg tenkte på.



Støping av ny fangstbåt hos Selfa båtbyggeri i Trondheim

Disse dyktige fiskebåtbyggere, som var vant til forskjellige ønsker og tilpasninger fra fiskerne, tente på saken og heiv seg rundt. Støpeform på størrelse med en tradisjonell fangstbåt hadde de ikke akkurat da. Men de hadde en modell av en skjærgårdsjeep, en hurtiggående, delvis planende småbåt på 16-17 fot, hvis denne kunne brukes. Og det var ingen problemer knyttet til å bygge den sterkere; det var bare å støpe flere lag glassfiber.

Jeg tok fly til Trondheim og ble hyggelig mottatt på båtfabrikken. Jeg kikket på båttypen og mente at den med diverse tilpasninger absolutt var brukbar. Vi ble enige om at skroget burde

støpes minst en tomme tykt. De kunne armere glassfiberskroget med kevlar, det samme materiale som var utviklet i forbindelse med romfartsindustrien. Da ville den kunne overleve den knallharde Vestisen. De ville ha kr 10 000 tusen i forskudd av meg, så kunne de snart starte byggingen og bli ferdige i god tid før sesongstart. Vi ble også enige om at de leverte en 40 hk Yamaha påhengsmotor med stålpropell.



Prøvekjøring av ny fangstbåt i Vesterisen.

Plutselig ble jeg reder av en nykonstruert fangstbåt, faktisk uten enda å ha fått plass med noen skute på ishavet. Men da jeg etter hvert fikk plass på «Polarstar», ble det avtalt at den ferdigbygde båten ble fraktet til Hareid hvor skuta lå.

Da jeg kom dit for å gå om bord, lå en ny og litt merkelig farkost der langs skutesida. Brei og kraftig, ny og fin, litt lav på baugen og med kraftig tre-laminert stakk som forhøyde rekka langs hele båten med 15 cm. Den kraftige tre-rekka var montert som et ønske fra meg for at båten skulle bli mest mulig brukbar til plukking av enkeltdyr, der man måtte jumpe fra båten og inn på isen. Tre er ideelt.

I motsetning til glassfiber gir tre en viss friksjon mellom glatte og isete støvler til fraspark når man hopper ned på isen - og til å komme seg om bord igjen. Dette skulle vise seg å fungere som planlagt.

Dermed var prototypen på en moderne, hurtiggående fangstbåt skapt. Som tilfeldighetene ville det, Selfa hadde ingen skrogform som passet til en tradisjonell



fangstbåt av den gamle typen, kun formen til en hurtiggående skjærgårdsjeep - som igjen ble utviklende for effektiv fangst av svartunger. I Vestisen skapte dette optimisme; plutselig hadde vi ting som funket mellom hendene i motsetning til gammelt, nærmest skrot, som var nedslitt og ubrukelig. Optimismen skapte guts og ståpå-humor blant gutta, og dermed maksimalt med fangst. Det blei snart rift om å kjøre med den nye fangstbåten.



Spesielle isforhold

Is situasjonen 24. mars 1997. Isen danner en markert odde øst og nordøst av Jan Mayen. (Det gråhvite feltet viser også sjøtemperatur). I dette området lå klappmyss kastet. De siste 20-30 årene har iskanten vært mellom Grønland og Jan Mayen, ofte så langt som et døgn seilas fra øya og vestover. 1997 var et sjeldent unntak i så måte.

Tilfeldigvis var også isforholdene på den første turen i 1997, der fangsten hovedsakelig besto av blueback, ideelle for gamle «Polarstar». Den forholdsvis lange New-Foundlandsbåten var, i motsetning til de mindre fangstskutene av tre, vanskelig å drive plukkfangst med ute i den åpne driviskanten. Dette var vi blitt kjent med under tidligere sesonger. Båten var lang og tung i begge ender og utstyrt med et forholdsvis lite ror, noe som gjorde det vanskelig å få svingt tilstrekkelig mellom isflakene til at det ble effektiv fangst.

Båten var også for høy på baugen til å kunne bruke langkrok til å krøke dyrene med etter at de var skutt. Men båten hadde masse maskinkraft til å komme fram i teit is, og i den knallharde og avvaskete blåisen resulterte dette i at farta ble for stor - uten at skuta svingte tilstrekkelig. Dermed ble det knall og fall og bannskap og halloi. Og på hver tur ble det hull i baugen på babord side, som oftest like under vannlinja.

Men i 1997 var isforholdene annerledes, spesielt i starten av sesongen under fangst av klappmyss og blueback. Passelig teit og myk nyfrosset is gav perfekt motstand, slik at farta på skuta ikke ble for stor. I tillegg til at skuta, med mer pådrag



«Polarstar» i isen 1997

av maskinkraft, lot seg svinge på en mye bedre måte enn i åpent vann. Da ble fangsten effektiv, for dyrene lå der, spredt innover de lett sammenpressede småflakene. Det var bare å svinge borttil og sende ut en mann å hente dyrene, og vi visste han kom seg om bord igjen på en lettvinnt måte. Plutselig viste «Polarstar» seg å være forbløffende effektiv, enkelt manøvrerbar og med hoveddekket lavt over isen og dermed lettvinnt ankomst både ned på isen og om bord igjen.

Selkjøtt fra over fire tusen blueback og svartunger

Til salting av selkjøttet ble tre-tønner, gamle sildetønner fra sildefiskets storhetstid, tatt med. Nesten halvannet hundre ble tatt om bord fra pakkhuset i Brandal. Tønnene hadde ikke vært i bruk på årtier, og var inntørket til knallhard ved og lekk som en sil alle som en. Men dette var noe for den erfarne fangstmann Raimo Pentikainen. Han var også av hel ved, og hadde jobbet med tønner før, og startet det møysommelige arbeidet med å trutne og tette de gamle tønnene. På dekk ble de fylt opp med sjøvann fra spyleslangen, med det resultat at vannspruten sto ut i alle åpninger og sprekker. Men han visste råd; i egnerhus-gangen spikket han til store og små trekiler til tetting i sprekken, jobbet og banket på plass tønneband og lokk. Stueren, som hadde lugar nærmest, bante over rabalderet - sent og tidlig var det banking i «tønnefabrikken» i gangen.



Bildet viser fullsaltede tretønner som «botnes», dvs bankes lokk og tønneband på.

Men hver dag ble et nytt og betydelig parti tønner trutnet og tettet og klargjort til nedsalting av kjøtt fra dagens fangst. Kjøtt fra hele dyret ble da maksimalt utnyttet ved at ribbein og rygg ble kuttet opp på ei bandsag som var montert i lasterommet. Det ble saltet sammen med sveivene. Dette økte volumet på kjøtt betydelig, og det viste seg å være ettertraktet salgsvare i Tromsø og Balsfjord. Og saltet fulle av selkjøtt ble alle tønnene, på begge turene.

I tillegg ble det skåret biff av alle voksne dyr og daglig av en del av ungdyrene. Det ble pakket i brødposer og lagt i fryseboksene i det aktre lasterommet på skuta - over ett tonn biff til sammen.



Fangstmann og slakter Åge Kroken i sving med bandsaga.

Dette var eksklusivt og ettertraktet vare av blant annet av restaurantene i Tromsø. Men dessverre endte det med å være bortkastet arbeide.

Lekkasje inn til lasterommet der sjøvannet vasket frem og tilbake, fikk fryseboksene til å kortslutte, og alt det nydelige biffkjøttet tinte opp og ble ødelagt og måtte dumpes.

«--Oppdager at samtlige 6 frysebokser i lasterommet er defekte. Innholdet i 3 bokser opptint. Ca 600 kg klappmyssbiff og 550 kg smådyr(biff). Alt dumpet på havet...»

Starter boks av fangster
kl 0500 Oppdager at samtlige 6 frysebokser i lasterommet er defekte
Innholdet i 3 bokser opptint
Alt dumpet på havet

Legger stilt for natter

8.11.72

8.11.72

Karl H. og Petter

Fra dekkdagboka.

Bra mannskap og inspektør

Et annen positivt moment som kom til å sette sitt preg på turen, var mannskapet. Det skulle vise seg å være en frisk og allsidig gjeng med guts og stå på vilje, også når det var mye fangst. Blanding av erfarne fangstfolk og noen uerfarne, men de lærte fort. Og den eldste og mest erfarne, 50 årige Raimo Pentikainen, var kjent i miljøet som en dyktig flåer og ekspert med knivsliping og fangstutstyr generelt, gjennom erfaring og kunnskap oppsamlet gjennom utallige sesonger.

Sin første tur til Vestisen hadde han allerede i starten av 1960-årene. Omtrent alle ishavsfolk med erfaring lengter tilbake til tilværelsen på fangstskuta når tiden nærmer seg. Lengter merkelig nok tilbake til en isolert tilværelse med knallhardt slit og jobbing under allsidige, marginale forhold. Veteranen Raimo er vel den personen jeg har møtt som har den sterkeste lengselen i seg.



Mannskapsbilde 2. tur. Fra venstre bakerste rekke stående: Fangstmenn Hermann Pedersen, Pål Albrigtsen, Raimo Pentikainen, 3. skytter Arvid Jakobsen, styrmann Andreas Hareide, fangstmann Bjørn Sverre Hansen, skipper Karl Magnus Pettersen, forsker Inge Berg og 2.skytter Roger Guttormsen ytterst til høyre. I fremste rekke på kne fangstmann Børge Hansen, 1.skytter Bjørne Kvernmo, stuert Arve Eimhjellen og fangstmann Jørn Inge Johansen.

Maskinsjef Terje Gos, maskinassistent på 2. tur, Bjørn Lindberg var ikke med på bildet. På første tur var Paul Richard Johansen maskinassistent. Forsker Jens Vatne var også med på første tur.



På bilde har veterinær og inspektør Line Lundstein byttet plass med Børge Hansen.

Hvem skulle bli med som inspektør? Det var da som nå, et spennings -moment, da de ofte er nybegynnere. Denne gangen ble en litt erfaren, kvinnelig veterinær fra indre Østlandet sendt med «Polarstar». Hun var riktignok uerfaren med selfangst, heller ikke særlig båt vant, men overhodet ikke skvetten over røffe forhold, skulle det vise seg.



Veterinær og inspektør Line Lundstein

Men først og fremst var hun vant med å jobbe. Underveis skulle vi lære å kjenne en positiv dame som tok oppgaven ytterst seriøst, og som var fysisk og mentalt robust - og som vi alle respekterte.

I sin 16-siders rapport etter turen skrev hun blant annet:

«Jeg ble meget pent mottatt av gutta på M/S «Polarstar». Det er ingen enkel jobb å være selfangstinspektør. Man skal fungere om bord i et lite samfunn i 6-8 uker, og det krever at både inspektør og fangstfolk er profesjonelle nok til å kunne skille sak og person, også etter lange, opprivende diskusjoner. Den største utfordringa som ny inspektør, er at ingen kan fortelle deg hva du kommer til å møte, hvordan du skal utføre jobben din og hvordan dagliglivet om bord på båten blir – det må man finne ut selv underveis, og det er virkelig en utfordring! Jeg fant meg imidlertid godt til rette på båten, og stortrivdes ute med den flotte isen og de utrolig vakre dyra...

Etter selfangstsesongen 1997, sitter jeg igjen med et solid inntrykk av at all fangst og avliving

av sel foregår i henhold til «Lov om dyrevern av 20 desember 1974, nr 73». Alle om bord i M/S «Polarstar», ønsket at dyra skulle avlives på en human måte uten lidelse (jfr dyrevernlovens paragraf 2), uavhengig om de hadde en inspektør om bord eller ikke.

Mange av fangstfolka hadde forskjellige sesonger på Ishavet, og noen hadde erfaring med avliving av dyr på slakteri. Dette er nyttig erfaring som alle lærer av – spesielt nye fangstfolk og inspektører».

Så langt inspektørrapporten.



MS «Lance»

MS «Lance» var på forskningstur i Vestisen, turen hadde startet noen dager tidligere enn «Polarstar», og de hadde funnet et klappmysskast i isen nordøst av Jan Mayen. Slik visste vi hvor vi skulle finne fangst og satte kursen dit. Da vi etter noen fangstdager møtte Ms Lance, ca. 29.-30. mars, fortalte de at tettheten med dyr hadde minket. Bare ca. en uke tidligere hadde det virkelig vært et stort antall dyr å se på isen.

Allerede 2. april hadde vi om bord 2.000 dyr, og dermed en viss seremoni. En seremoni innført av Raimo Pentikainen, etter prinsippet i livets lære at ingenting får man gratis. Etter middag, et fingerbøl whisky på hver mann, målt opp nøyaktig av ham selv. I begynnelsen da han innførte denne skikken, kom dette som en overraskelse på oss, det iskalde og vanlige svaret vi var vant med fra Raimo når det ble snakk om pause eller hvil i arbeidet, var: «Hvile gjør man i graven!»



Til venstre Raimo som måler opp whisky, forsker Inge Berg i bakgrunnen.

Lekkasje på lekkasje på lekkasje..

Allerede på den første turen til isen fikk vi føling med hvor skral båten egentlig var. Det var mange problemer. Overvann på båtdekket, det dryppet og rant ned fra taket i messa og i lugarer. Osv. osv. Men det skulle bli verre.

Med det samme vi avsluttet første tur og startet ut av isen hjemover - og det begynte å bli noe sjø, så fosset vannet inn i styrehuset for hvert sjødrefs mot akterskipet. Årsaken var lekkasje rundt styrehusvindue. Det resulterte i at det elektriske anlegget i styrehuset kortsluttet etter en stund, gyrokompasset kortsluttet og autopilot funkete ikke. Skuta måtte styres for hand tilbake til Tromsø av de som var på vakt. Styrehusdørken måtte med jevne mellomrom auses med bøtter.

På overfarta til isen på andre tur lakk det sjøvann ned gjennom messetaket og ned på bord og benker. Båtdekket over var opptært, og sjøvann rant gjennom når sjøen drefset inn på dekk. Flere fat med fangstbåtbensin var surret til rekka bak på båtdekket. I slingringa var det blitt gnagd hull i ett av fatene, og bensinen piplet ut og rant fremover båtdekket og lakk inn i messa sammen med sjøvannet. Det luktet bensin inne i messa. Det elektriske anlegget, som var både vekselstrøm og likestrøm, ble kortsluttet av vannet som rant inn - og det ble mørkt og kaldt da sikringene ikke holdt. Likestrømmen hadde den egenskap at når vannet kortsluttet, gnistret og smalt det, f.eks i lysarmaturene i messetaket. Det var bare flaks at ikke bensinen tok fyr.

Da vi nærmet oss isen på 2. tur, ble det litt mere fart i dialogen i styrehuset blant de som var på vakt, men også andre som var blitt uthvilt og kviknet til, dukket opp i styrehuset. Og inspektør Line summerte der og da:

-« Det er 17. april i dag, og nå nærmer vi oss isen, det er liten kuling, og vi er på tre og en halv grader vest, omtrent, og så har vi jo hatt storm begge veiene på første turen, og mye stiv og sterk kuling, mye slingring og folk har liggi strødd omtrent, undertegnende har klart seg ganske bra, bortsett fra i natt da våkna jeg i natt da jeg ble kasta rundt i køya, det gjorde at jeg ble skikkelig kvalm, og da trodde jeg at det var full fres og bønn gass i motoren, men det viste seg at det var bare en bølgedal og dønninger og slingring, men nå er formen på oppadgående, så det er helt topp.

Og så kan vi si litt om komforten på dette hotellet, denne er skuta fikk fort tilnavnet Polarsil, det ender jo med at det renner inn vann i alle køyer, og når vi dro ut fra Vesterålen på mandag, det var høl i baugen så vi måtte inn igjen til Stokmarknes å sveise igjen. Og all ammunisjonen ble dynket i sjøvann, 10-12 tusen skudd måtte skylles i ferskvann og sprayes over. Og så er det et gammalt elektrisk anlegg på denna båten, varierer mellom likestrøm og vekselstrøm og full pakke, og gnistrer stadig vekk, det er ikke bare på Østlandet det er stor (skog)brannfare, det er her og .. nå nærmer vi oss isen, er på tre og en halv vest, og nå har det roa seg litt, er ikke så mye slingring nå, til glede for alle.

Spørsmål fra en av karene i styrehuset: -Så formen er bra, men du føler deg kanskje litt lealaus?

«Kanskje ikke lealaus, men jeg våkna i natt da jeg ble kasta rundt i senga mi, mange ganger, det var en gal mann som kjørte denne skuta, tror jeg. Sjøverken har gått fint, men da var jeg ganske dårlig ei stund, men nå er jeg på full fart oppadgående, nå er jeg fit for fight.»

En annen styrehus kommentar:

«Se på den du, Vesterisen står det, dæven vi er glad over å se de her knultran. Han Arvid er så glad, nei han ble så lei at han ville spy, og det gjorde han også. Ha ha. Ja no er det slutt på slingringa, og takk og pris, vi takke alle som vi ser, heretter, ja fire helvetes døgn. Vi er happy over å komme hit, det er her vi hører hjemme, og vi vil ikke gå her i fra med det første.»

Bak styrehuset, og delvis foran skorsteinen, var det plassert to enmanns lugarer vegg i vegg. Jeg bodde i den ene, på babord side. Mellom takplatene på disse dryppet og rant det rustvann inn. Eksos fra skorsteinen trengte også inn i lugarene. Ko-øyet eller vinduet var dessverre av en type som ikke kunne åpnes for å lufte ut eksos og slippe inn frisk luft. Det var også en irriterende bankeånd i lugartaket på de to lugarene; det hørtes spesielt godt når hovedmotor var stoppet og båten lå og drev inne i isen i varierende dønning.

Det var også lekkasje i kjølerør under maskinromdørk, og diesel flommet over på dekk ved flytting av bunkers tankene mellom.

Lekkasje under vannlinja

Ved kjøring i isen oppsto det hvert år de tre årene jeg var med, hull i baugen på babord side under vannlinja. De som bodde på lugaren rett innenfor, måtte flykte, da sjøvannet flommet inn. Inventar og madrasser lå og fløt. Hullet i skutesida ble først nød-reparert med Melange margarin, senere forsøkt sveiset igjen av oss om bord. Ei halv natt oppe i isødet gikk med til å reparere.



Skuta måtte krenge.



Skuta måtte krenge over for å få lekkasjen over vannet, bunkers ble pumpet over fra babord til styrbord, fangstbåt og en skinnlunge hengt i bommen og svingt maksimalt ut.



Bildet fra en oversvømt babord lugar i underetasjen forut.

Dessverre var erfaringa at reparasjonen og nød-sveisingen som ble gjort borte i isen, vanligvis ikke ble gjort noe med etter sesongen, heller ikke foran neste sesong. Det hørte med til lekkasjen at en ferskvannstank som lå på babord side i baugen, som oftest ble fylt med sjøvann. Og ingen av de lensepumper vi prøvde, virket. Galematias var det å gå på havet uten at lensepumpene var i orden.

Lekkasje over vannlinja

Da vi gikk ut igjen på andre turen, var ingen klar over at «Polarstar» ved kollisjon med kai i Tromsø hadde fått slått sprekk i en baugplate. Sprekken var fremme i skarpen, ca. halvveis mellom vannlinja og bakken. Det hadde skjedd ved forhaling fra lossekai hos Rieber i Tromsdalen til ei kai på bysiden.

På vei til isen igjen, ute i åpent hav, fosset sjøvannet inn. Ammunisjon vår, ca 5-6.000 skudd, var lagret i lugaren like bakenfor sprekken. De ble oversvømmet og måtte skylles i ferskvann, tørkes og sprayes med olje. Vi snudde straks om natta, da vi oppdaget lekkasjen, og vi returnerte til Stokmarknes til kai for sveising. Hele natta gikk til den jobben.



Sprekken var fremme i skarpen, ca. halvveis mellom vannlinja og bakken

Farlig defekt i lasterommet

De spekkfete skinnene ble lagt i det forreste lasterommet, resten i det akter og største. For å unngå at lasten forskjøv seg til ene siden og forårsaket slagside, var det største lasterommet delt langs skips og tverrskips med såkalte trebolkinger. I dag er det en for lengst forlatt måte å bygge båt på. Metoden gikk ut på at vertikale stålprofiler var sveiset fast nede i tanktoppen, som utgjorde bunnen av lasterommet, og festet oppe under dekk, slik at den ble fast i både oppe og nede. I slisser i disse stålprofilene ble vertikale tre-planker lagt, for å holde lasten, tønnene med saltet kobbekjøtt, på plass.

På «Polarstar» var disse stålprofilene bare festet i ene enden, nede på tanktoppen, men ikke festet oppe under dekk. På enkelte av profilene var det et mellomrom på flere tommer fra toppen av stålprofilen opp til undersiden av dekket.

Kjøtt-tønnene som ble oppbevart i lasterommet, stablet mot tre plankene, var i et antall av så mange som 130-140 stk. på den første turen. Presset mot trebolkingene ble tyngre etter som de fulle kjøtt tønnene ble flere og flere i lasterommet.



Rulling i Vesterisen.

I slingring og dårlig vær kunne dette resultere i at trebolkingene gav etter for presset, og det som var av last i lasterommet, ville forskyve seg. Jeg husker at vi allerede hadde slagside, da vi hadde gjort skuta sjøklar og gikk ut av isen og begynte å seile hjemover etter første tur.

Og det siste vi så fra lasterommet før vi skallet den dårlige treluka, var at trebolkingene på babord side var presset i en bue. Det var disse som holdt kjøtt-tønnene på plass. Tønnene var stablet oppå hverandre, to i høyden. Over lasterommet var det treluker av morkne treplanker, sikkert fra da båten var ny i 1948. En forsarvet presenning som ble holdt fast av trekiler, dekket lukene.

Likevel ble dette en ishavstur som man minnes på en positiv måte. Nesten så mye som fem tusen dyr, alle skinn hadde verdi, og alt kjøtt ble solgt. Selv husker jeg at jeg hadde en mannslott på ca kr 107.000.- inkl. skytterhyre. Og kameratskapet som grodde frem i løpet av turene, minnes som en positiv og varig verdi.

Fra dagboka:

«-Oppdaget en god del dritvann i lasterommet, lensepumpa klarte ikke å suge unna vannet, lenset ned vannet med transportabel pumpe. Oppdaget hull i lenseledninga 25 cm etter muddboks. Skaden utbedres midlertidig. Kl. 13 pumpen prøvet og funnet i orden. Det er konstatert en lekkasje i lasterommet.»

Spesifikasjon over leverte skinn i Tromsø 1ste tur 1997

1tur	Blueback A1	1.870 skinn	a.kr.200/-..	Kr. 374.000.-
«	A2	401 «	« 150/- «	60.150.-
«	C1	44 «	« 160/- «	7.040.-
«	C2	67 «	« 120/- «	8.040.-
«	C3	7 «	« 64/- «	448.-
«	Klappmus	1 9 «	« 120/- «	1.080.-
«	2	45 «	« 90/- «	4.050.-
«	3	20 «	« 48/- «	960.-
«	Vrak	5 «		
«	Gris	2 «	« 30/- «	60.-
«	Brunsel	1 3 «	« 70/- «	210.-
«	«Overgang	1 2 «	« 47/- «	94.-
«	« Vrak	2 «		
«	Sum salg skinn	2.477 skinn		Kr. 456.132.-

Spesifikasjon over leverte skinn i Tromsø 2ndre tur 1997.

2.tur	Blueback A1	201 skinn	200/-	Kr. 40.200.-
«	A2	76 «	150/-	« 11.400.-
«	B-C 1	34 «	160/-	« 5.440.-
«	B-C 2	25 «	120/-	« 3.000.-
«	B-C 3	8 «	64/-	« 512.-
«	Gris 1Nat	34 «	30/-	« 1.020.-
«	« 2 «	11 «	22/50	« 247.50
«	Klmus 1Nat	8 «	120/-	« 960.-
«	Sv.unger A 1	866 «	115/-	« 99.590.-
«	A 2	621 «	86/25	« 53.561.25
«	B-C 3	166 «	38/-	« 6.308.-
«	Vrak			
«	Sv.back	1 143 «	47/-	« 6.721.-
«	2	53 «	35/25	« 1.868.25
«	3	3 «	18.80	« 56.40
«	Lurv 1	12 «	47/-	« 564.-
«	« 2	9 «	35/25	« 317.25
«	Brunsel Nat 1	20 «	70/-	« 1.400.-
«	Sum salg skinn	2.317 skinn		Kr. 233.165.65

Polarstar Vesterislag 1997.

Fast støtte v/Staten-20.000/dogn

Levert Rieber i Tromsø: **1 tur**

45.923 kg-spekk a.kr. 1/50

2.477 skinn se spesifikasjon

Solgt kjøtt for Kr. 249.802.-

-minus 23 % moms « 46.712.-

Grunnlag for variabel støtte (659.222.-)

Variabel støtte max.

Levert Rieber i Tromsø: **2 tur**

26.971 kg-spekk a.kr 1/50

2.317 skinn se spesifikasjon

Solgt kjøtt Kr.268.468.-

-minus 23% moms « 50.201.50 |

Grunnlag for variabel støtte

Variabel støtte max

Brutto fangst

Hyrer .skyttene og stuert 15.663.-

Pakkeforsikring-tariffestet 14.100.-|

Fangstassuranse 7.200.-

Effekter 1.800.-

Sykehyreforsikring Skuld 2.800.-

Telegram-telefon-Vask 4.000.-

Salt-vekt etc .etc vedr.kjottsalg 23.568.-

Opplysningsfondet 725.-

Produktavgift 3.3 % 24.027.-

1.Mann på brutto 54.790.-

Ammunisjon 12.100.-

Delingsfangst 2.107.333.50**2.268.106.50**

Mannskap: 36.40 % av deling

767.060.-

Skip : 63.60 % «

1.340.273.50

1 Mannslott =

767.060/14 = 54.790.-

1 Mannslott for begge turer: Kr.98.258.-**1ste tur**

Kr. 240.000.-

« 68.884.50

« 456.132.-

« 203.090.-

« 1.300.000.-

Kr. 2.268.106-50**2ndre tur**

Kr. 360.000.-

« 40.456.50

« 233.165.65

« 218.266.50

(451.533.-)

Variabel.max støtte 900.000

Kr.1.751.888.85

13.248.-

.....

5.561.-

1.800.-

2.800.-

4.000.-

23.568.-

725.-

16.232.-

12.100.-

1.671.854.85

1.751.888.85

4.09994

608.552.-

1.063.302.85

6 08.552/14 = 43.468.-

Veslekari, Ringsel og blindpassasjerane i 1940.

Av Magnus Sefland

Isflaket nr 1/2021 hadde ein oversikt over ishavsskuter i Aarseth-reiarlaget i Vartdal/Ålesund. På eit par punkt var oversikten så kortfatta at den innbyr til litt fyldigare omtale. Derfor det følgjande:

Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser – vanleg forkorting NSIU – vart skipa i 1928. Institusjonen fekk nytt namn og utvida målsetjing då namnet i 1948 vart endra til Norsk Polarinstitut. Antarktis kom inn som ei utviding av forskingsfeltet.

Hans H. Engebrigtsen og Alf Sundt-Jacobsen:

Dei to var studentar i Oslo. Dei deltok som frivillige i vinterkrigen i Finland. Og i april 1940, heimkomne frå Finland, heldt dei fram med krig, då mot den tyske okkupasjonsmakta. Dei deltok i felttoget på vestsida av Mjøsa og i Gausdal, på vikande front overfor den tyske overmakta.

Då kampane i Norge var slutt, hadde dei framleis ikkje fått nok av krig. Dei ville til Canada, til flygarutdanninga i Little Norway ved Toronto og bli jagarflygarar. Vegen dit skulle ikkje bli så enkel.

Avløysingsturane til Grønland:

NSIU vart, som nemnt, skipa i 1928. Den første ekspedisjonen institusjonen sende ut gjekk til Nordaust-Grønland i 1929 med DS *Veslekari* av Vartdal, skipper Hans Rekdal.

Gjennom heile 1930-talet sende NSIU og samarbeidspartnaren Arktisk Næringsdrift AS (AN) årlege avløysingsekspedisjonar til Aust-Grønland. Ei rekkje ishavsskuter vart leigde som ekspedisjonsfartøy til turane.

1932 – medan saka om råderett over Nordaust-Grønland (Eirik Raudes Land) var til



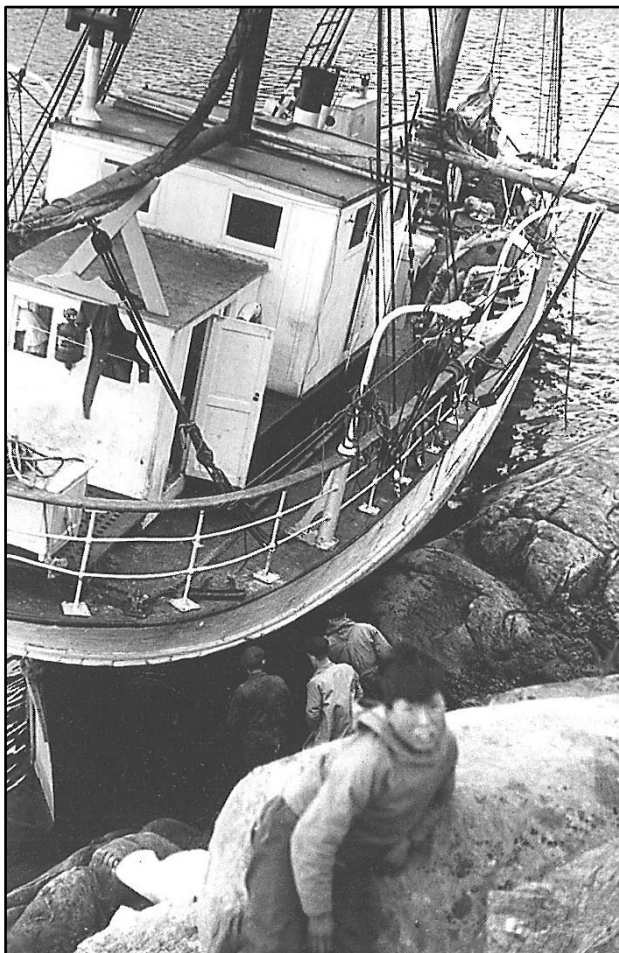
Hans Engebrigtsen under ein seremoni ved 330 skvadronens avdeling i Oban, Skottland, 1. mai 1943. Foto: Forsvarets Museer

handsaming ved domstolen i Haag – hadde Norge seks radiostasjonar i drift på Aust-Grønland. Då Norge tapte rettssaka, vart dei fleste av stasjonane avvikla. Berre Myggbukta og Torgilsbu vart beholdne. Sommaren 1940 var det desse to stasjonane som trong forsyningar.

Veslekari til Tromsø:

I 1940 leigde NSIU og AN ishavsskutene *Veslekari* og MS *Ringsel* til forsyning av stasjonane på Aust-Grønland: *Veslekari* til Myggbukta og dei andre fangststasjonane på Nordaust-Grønland – og *Ringsel* til Torgilsbu. Begge skutene skulle segle ut frå Tromsø og hente forsyningar av kol i Longyearbyen før dei segla over havet vestover.

Dei to stridslystne Oslo-studentane hadde truleg snakka med Adolf Hoel og/eller John Giæver i NSIU før dei tok seg fram til Ålesund på det som den gong var tilnærma normal reisemåte. Frå Ålesund var dei med *Veslekari* nordover til Tromsø – etter alt å dømme etter avtale. Skipper var Johan P. Brandal og ekspedisjonsleiar John Giæver. Ekspedisjonsleinga måtte godta ein tysklojal observatør som medseglar for å få lov til å forlate Norge.



«Ringsel» får reparert roret, Ammassalik 1940.
Foto frå boka «Mitt Arktis» av Willie Knutsen

Ringsel:

I Tromsø låg *Ringsel* og gjorde klart. Skipper var reiar Karl Nicolaisen og ekspedisjonsleiar Rolf von Krogh frå NSIU.

Etter atskilleg om og men, observasjonar og lureri greidde Engebrigtsen og Sundt-Jacobsen å lure seg usett om bord i *Ringsel* og ned i lasterommet. Der gøymde dei seg og heldt seg musestille til *Ringsel* hadde forlate byen og var komen så langt til havs at det var uaktuelt å snu tilbake til Tromsø. *Ringsel* hadde i tillegg til mannskapet med seg telegrafistane Tom Fidjeland og Alf Hiorth, som skulle til Torgilsbu og avløyse Ragnar Eggesvik der. Då blindpassasjerane gav seg til kjenne, syntest ingen av folka om bord i *Ringsel* å vere overraska over at dei hadde blindpassasjerar om bord. Det første kritiske hinderet for

Engebrigtsen og Sundt-Jacobsen var allereie passert: dei tysklojale kontrollørane i Tromsø.

Myggbukta:

Seglinga over havet skal ha vore udramatiske, like eins innlastinga av kol i Longyearbyen. Det er ikkje kjent at skutene heldt lag under vegg.

Veslekari anløp Myggbukta og lossa forsyningar. Skuta brukte nokre dagar på andre stasjonar i området, til dømes Strindberg og Hoelsbu. I løpet av denne tida vart Myggbukta tatt av britiske marinesoldatar frå KNM *Fridtjof Nansen*. I tillegg dukka MS *Polarbjørn*, skipper Kristoffer Marø, opp frå St. John's, med forsyningar til Myggbukta. Ettersom *Veslekari* allereie hadde levert forsyningar til Myggbukta, vart ikkje noko lossa frå *Polarbjørn*. (I Myggbukta kunne elles dei to skipperane Brandal og Marø ha eit lite slektstreff. Dei var svograr).

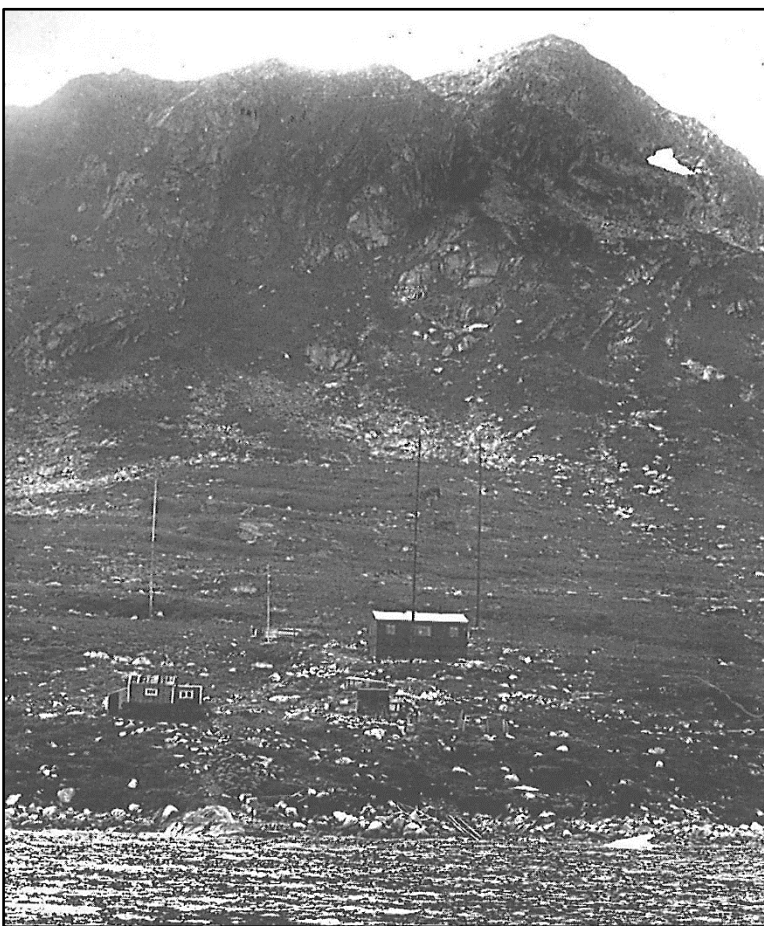
Etter anløpet i Myggbukta vart *Veslekari* oppbrakt av KNM *Fridtjof Nansen*, ført til Island med prisemannskap om bord og kom i krigsteneste på alliert side.

Ringsel på Sørøst-Grønland:

Ringsel anløp Ammassalik – blant anna for å utføre ein reparasjon på roret, som hadde fått skade av drivis. I Ammassalik og på veg sørover gjorde Engebrigtsen og Sundt-Jacobsen forsøk på å få skyss vidare med både det amerikanske kystvaktartøyet *Northland* og



Kystvaktartøyet *Northland* i Grønlandsisen under andre verdskrig. Foto frå Wikipedia



Torgilsbu 1940. Foto frå boka «Mitt Arktis» av Willie Knutsen

Søkongen frå Grønlands Styrelse.

Meininga var å kome seg til vestkysten av Grønland og derifrå vidare. Men det var commander Edward 'Iceberg' Smith i den amerikanske kystvakta som hadde siste ordet, og han sa nei. Han skal ha fått melding om at tyske agentar var på veg til Canada via Grønland. Engebrigtsen og Sundt-Jacobsen var på det tidspunkt mistenkte for å vere agentar i tysk teneste.

Ringsel og *Northland* anløp Torgilsbu om lag samtidig. *Ringsel* sette på land dei to telegrafistane Fidjeland og Hiorth og forsyningar, sjølv om dei fleste rekna med at det var berre eit spørsmål om tid før KNM *Fridtjof Nansen* ville kome der og stenge stasjonen.

Gjennom Prins Christian Sund:

Ved Torgilsbu gjorde *Ringsel* klart for heimreise til Tromsø med familien Eggesvik om bord. Medan det gjekk føre seg, kom *Polarbjørn* inn om Torgilsbu på veg frå Myggbukta tilbake til St. John's. For Engebrigtsen og Sundt-Jacobsen ville *Polarbjørn* til St. John's vere den ideelle transport vidare. Skipper Karl Nicolaisen på *Ringsel* var i ferd med å ro dei to karane ut til *Polarbjørn* då denne letta anker og segla frå dei i siste augneblink – tilsynelatande nokså uforståeleg.

Like etter at *Polarbjørn* hadde forlate Torgilsbu, gjorde *Ringsel* det same, med kurs for Tromsø. Skuta gjekk så langt nord som mogleg og brukte segla så mykje som mogleg, for å spare drivstoff. Dei brukte korkje lanterner eller radio, for ikkje å røpe seg. På den måten kom *Ringsel* velberga tilbake til Tromsø.

Før *Ringsel* si avreise frå Torgilsbu fekk Engebrigtsen og Sundt-Jacobsen overta robåten frå *Ringsel*. Dei fekk med seg eit minimum av utstyr og forsyningar for å ro og segle gjennom Prins Christian Sund – ei strekning på rundt 250 kilometer. Som segl brukte dei tome kolsekker. Målet var den sørlegaste busetnaden på vestsida av Grønland, inne i sund- og fjordområdet, så å seie bak Kapp Farvel. Dette var eit område der fjellsider gjekk meir eller mindre rett i sjøen.



Grønlandske Søkongen. Foto frå boka «Mitt Arktis» av Willie Knutsen

Turen tok fem døgn. Nattero og kvile måtte dei ta på dei små fjellhyllene som dei fann langs sjøkanten. Eigentleg var dei heldige ved at sundet var nokolunde isfritt. Når is og vind er ugunstige, kan sundet bli fylt av pakkis og vere nokså uframkomeleg.

Komne vel fram til næraste busetnad, vart dei vel mottatt og fekk både mat og kvile. Derifrå fekk dei båtskyss vidare til dei litt større busetnadane på vestsida av Grønland, før turen gjekk vidare på meir ordinær måte til Canada og flygarutdanning.

Kristoffer Marø i Halifax:

Engebrigtsen og Sundt-Jacobsen kom seg vidare til Little Norway ved Toronto. I det følgjande året – 1940/41 – gjennomførte dei flygarutdanning og var klare for meir krig.

Krigsinnsatsen deira måtte bli i Europa. På veg dit stoppa dei i Halifax. Der var dei så heldige at *Polarbjørn* var å finne.

Engebrigtsen: *‘....Vi hadde ikke glemt at skipper Marø på ‘Polarbjørn’ hadde reist fra oss i Torgilsbu og at ‘Polarbjørn’ hadde base ved Halifax et eller annet sted (....). Vi fant frem, entret skuta og banket på døren til lugaren. Hvis vi hadde hatt i tankene å forlange en forklaring og bebreide skipperen, ble det borte da han kom på dekk. Det var som han hadde ventet på oss og var glad for at vi kom. Sist han hadde sett oss var i lett båten med Kalle Nicolaisen like under hekken på ‘Polarbjørn’ da han dro fra oss. Han hadde ofte tenkt på oss siden den gang, hadde hatt det vondt da han reiste fra oss, sa han, men var glad da han hørte at vi var i Lille-Norge. Han fortalte at han hadde lagt bi for å holde skipsråd om bord så snart Torgilsbu og ‘Northland’ var ute av syne. Mannskapet ville at han skulle gå tilbake og hente oss. Kommandør Smith på ‘Northland’ hadde truet og gitt ordre om at han ikke skulle ta oss med, og Marø hadde måttet gi etter (....). Vi sa farvel til skipper Marø som venner. Han hadde gjort hva han kunne i en vanskelig situasjon’.*

(Hans H. Engebrigtsen: *‘Seierens bitre frukter. En soldats beretning 1940-1945’*).

Commander Edward ‘Iceberg’ Smith beklaga seinare på liknande vis at han på *Northland* i Ammassalik hadde segla frå dei to blindpassasjerane.

Frå krig til fred:

Dei to telegrafistane Tom Fidjeland og Alf Hiorth fekk berre nokre få veker på Torgilsbu, før dei vart henta av KNM *Fridtjof Nansen* og stasjonen avvikla. Frå Island kom dei seg til Little Norway og vart flygarar. Alf Hiorth flaug ‘Stockholms-ruta’ – kurerruta mellom Skottland og Stockholm og miste livet i ein flystyrt i Sverige.

Alf Sundt-Jacobsen fekk ein liknande lagnad. Han kom ikkje tilbake til Storbritannia etter eit tokt over Nordsjøen.

Hans Hagbart Engebrigtsen (1916-2002) vart etter krigen flykaptein i SAS. Medan han var i arbeid, studerte han jus ved sida og tok juridisk embetseksamen. Då han hadde fått nok av fly og flyging, vart han kontorsjef i NORAD.

Som heider til sine kameratar frå krigstida skreiv han boka *‘Seierens bitre frukter. En soldats beretning 1940-1945’*.

REFERANSAR.

Informantar: Arnljot Brandal, Bernt A. Brandal, Helge Ødegård.

Litteratur:

Engebrigtsen, H. H. (1991). *Seierens bitre frukter. En soldats beretning 1940-1945*. Oslo: Aschehoug.

Knutsen, W. (1992). *Mitt Arktis*. Oslo: Grøndahl og Dreyer.

Mikkelsen, P. S. (2001). *Nordøstgrønland 1908-60. Fangstmandsperioden*. Peter Schmidt Mikkelsen & Aschehoug.

Wikipedia.

Den fælaste sjøtur!

Av Johannes Bjarne Alme

Sidan den første spede starten på leiting etter olje i Nordsjøen, har den maritime industrien i Noreg vore med på ei fantastisk utvikling. Det gjeld utvikling av både fartøy, utstyr og komponentar.

Kring 1980 vart mange kondemnerte fiskefartøy bygde om til Stand-by fartøy. Fram til då hadde det vore mindre, eldre og slitne fartøy som hadde teke oppgåvene som stand-by skip. Sidan kom spesialbygde fartøy for Stand-by oppdrag til. Seinare vart tenesta for ein del felt gjerne organisert med eitt stort fartøy som dekke fleire plattformer, gjerne støtta av helikopter fast stasjonert på ei av plattformene i området. Dette var store fartøy med total lengde på meir enn 90 meter, med fart på 20 knop og med rednings- og behandlingskapasitet for 3-400 menneskje, med tilhøyrande fasilitetar og utstyr. Vidare var dei rusta ut for å utføre oljeoppsamling, utsetting og opptaking av hurtiggåande redningsbåtar. Og sjølv sagt med helikopterdekk.

I den første tida av den oljealderen i Nordsjøen er det fleire eksempel på spenstige oppdrag for fartøy med primæroppgave langt frå offshoreoperasjonar.

I 2003 skreiv eg ein artikkel om ishavsskuta "Signalhorn" på Stand-by (beredskapsfartøy). Artikkelen vart publisert i lokalavisa Vikebladet-Vestposten. Her er ein lett redigert versjon av artikkelen, skrive i djup respekt for sjøfolka.

"Den fælaste sjøtur"

På Stand-by teneste med "Signalhorn" vinteren 1974.

Ein tidleg sommardag tidleg på 1990-talet var eg saman med Angell Brandal og tok på land utstyret etter enda laksenotsesong. Mendan vi jobba på kaia med å ta utstyret på land, kom Odd



Skipper Angell Brandal til høgre og matros Odd Eiken, fotograferte i Brandal 29 år etter uversturen med "Signalhorn".

Eiken nedom, og dei to karane begynte å snakke om det som Odd kalla "Den fælaste sjøtur".

Ti / femten år etterpå snakka eg nærmare med desse to om turen, og her er hovudtrekka frå turen gjeve att så nøktern som eg klarte skrive.

Året er 1974, og reiarlaget Martin Karlsen AS har leigd ut treskuta "Signalhorn" via Skipsmeklar Misje i Bergen til stand-by (beredskaps-) teneste i Nordsjøen. Både reiarlaget og mannskapet som gjekk om bord, trudde at oppdraget var i Nordsjøen. Mannskapet mønstra på den fjerde januar 1974. Skipper var Angell Brandal, Kristian Grimstad var styrmann, Asle Per Hareide var maskinist, Johan Arild Skarbakk var motormann og Odd Eiken matros. Korkje Angell eller Odd hugsar kven den siste matrosen var.

"Signalhorn" var ny i 1914, men ombygd i 1934. I 1951 vart skuta på ny ombygd, der den no fekk ein skikkeleg rana isbaug. Hekken var utoverfallande av kuttartype. Slik eg huskar "Signalhorn", så låg den lavt i sjøen. Ganske fin å sjå på frå sida, med den runda baugen, og den lave utoverfallande hekken. Overbygget stod nesten rett over keisinga. Skuta var kvitmala, med gule mastre og gul skorstein.

"Signalhorn" hadde i 1974 desse måla:

Lengste lengde 34,4 m, lengde mellom perkendikulæraane 30,3 m. Største breidde 6,6 m. Djupne i riss 3,30 m.

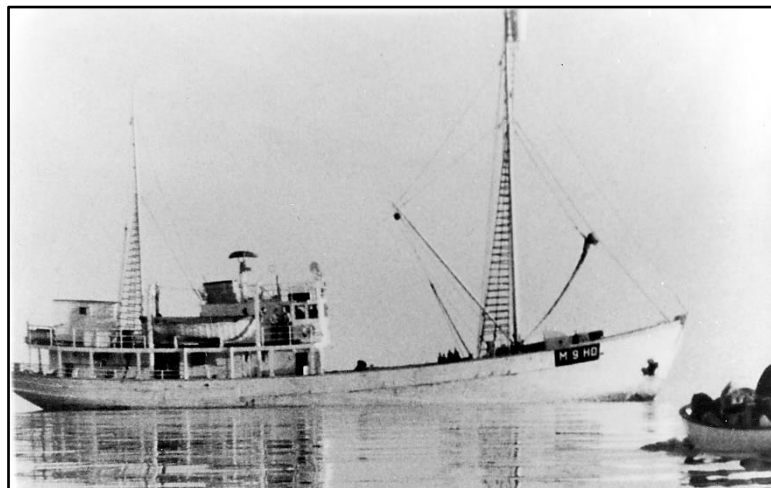
Hovudmotoren var ein Crossley 52 mod, Diesel 2SC SA 6cy 265x345 – 450 hk, med fast Propell. Seinare i 74 vart det skifta motor og propellanlegg. Ein ny motor frå Wichmann kom inn, slik som i dei fleste av dei andre treskutene. Skuta gjekk først til Bergen. På veg sørover hadde dei vestleg kuling, og mykje sjø. I Bergen tok dei om bord ein del medisinsk utstyr, legemiddel, surstoff, bårer, klatrenett, berbare VHF og anna utstyr for den månaden dei skulle vere ute.

Etter at utstyret var kome om bord, men utan noko form for opplæring eller kursing, gjekk dei over til Firth of Forth i Skottland. Der låg riggen "Ocean Voyager" og gjorde klart for boring. "Signalhorn" vart liggande her i land nokre dagar mens dei venta på at riggen skulle verte klar.

Det var fleire slepebåtar som var med på å ta riggen ut. "Signalhorn" gjekk ut i lag med slepet. Feltet riggen skulle til var om lag 60 nm **vest** for Shetland. "Signalhorn" var heile tida i området mens "Ocean Voyager" vart ankra opp. Det var fleire dagar veret var slik at båtane som dreiv med ankring av plattformen ikkje klarte å arbeide, så også denne delen av jobben tok tid. Etter plattformen var oppankra, vart "Signalhorn" liggande att aleine for å passe på.



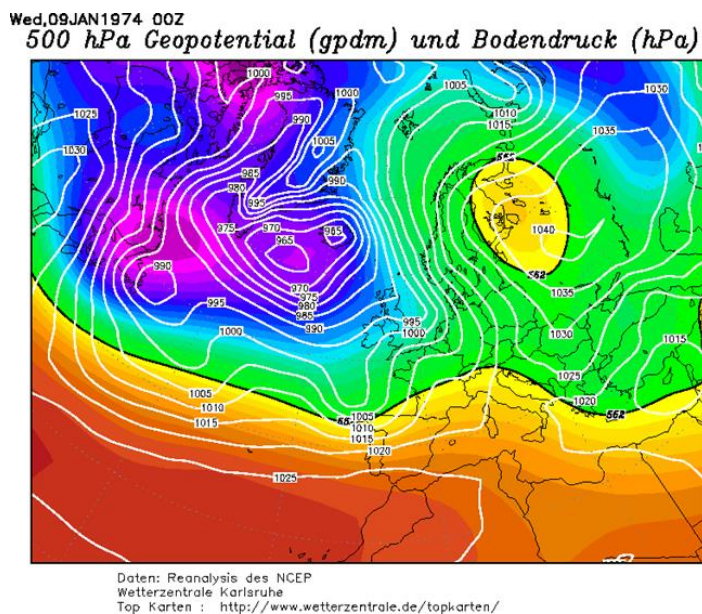
Plattform "Ocean Voyager".



"Signalhorn" slik skuta var i 1974.

Det var ein stygg plass å liggje. Ein ting var vinden som i minnet aldri var under kuling, men sjøen var heile tida stor og grov. Sjølv dei dagane vinden ikkje var så galen, kunne sjøen likevel vere stor og tung, ja mest slik at ein ikkje visste å klare seg.

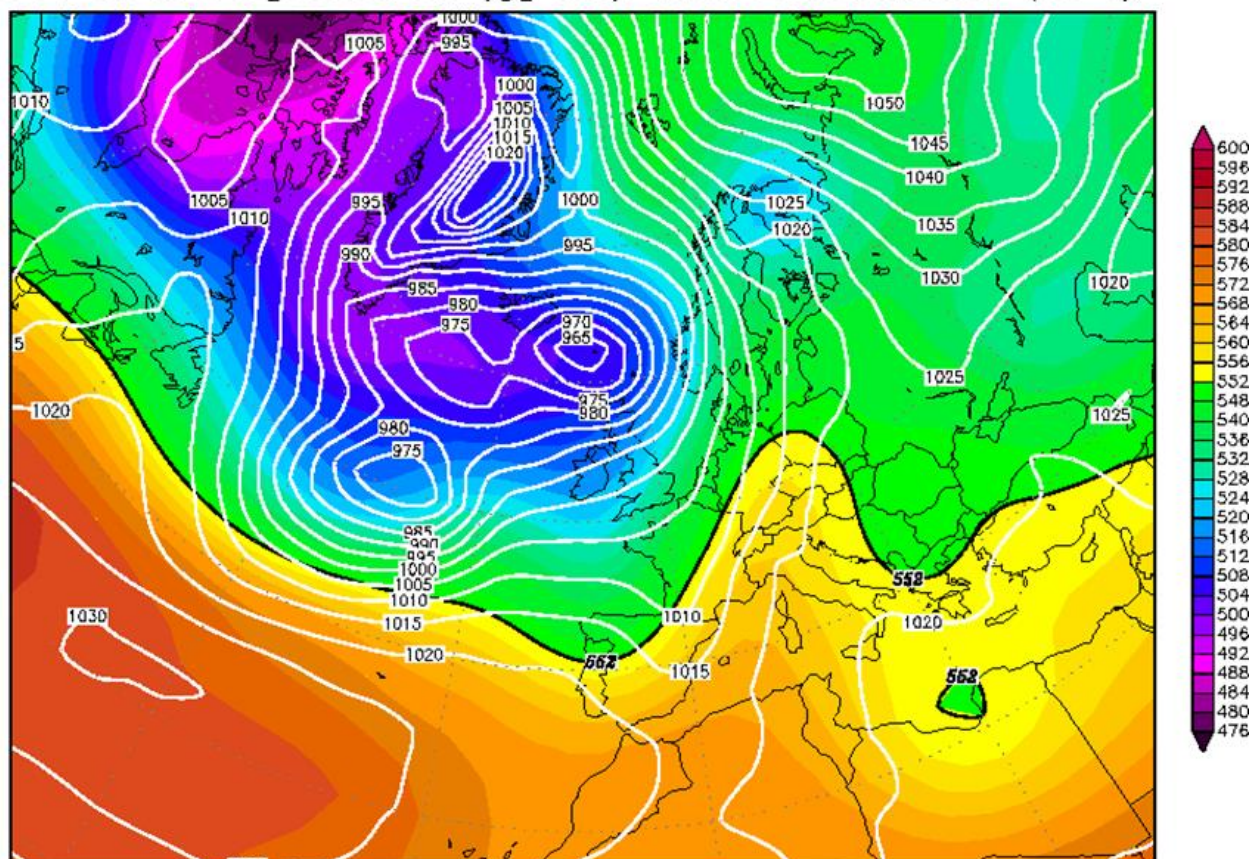
På internettsida til Wetterzentrale finn ein dokumentasjon på veret som var i dette området i januar og februar 1974. Ei grov tolking av karta er at 10 hPa mellom Shetland og Bergen gir ein vindstyrke på stiv kuling. Etter å ha studert karta for heile perioden, ser ein at det var mykje dårleg ver, og lågtrykka kom på rekke og rad.



Versituasjonen 9. januar.

Tue,29JAN1974 00Z

500 hPa Geopotential (gpm) und Bodendruck (hPa)



Daten: Reanalysis des NCEP
Wetterzentrale Karlsruhe
Top Karten : <http://www.wetterzentrale.de/topkarten/>

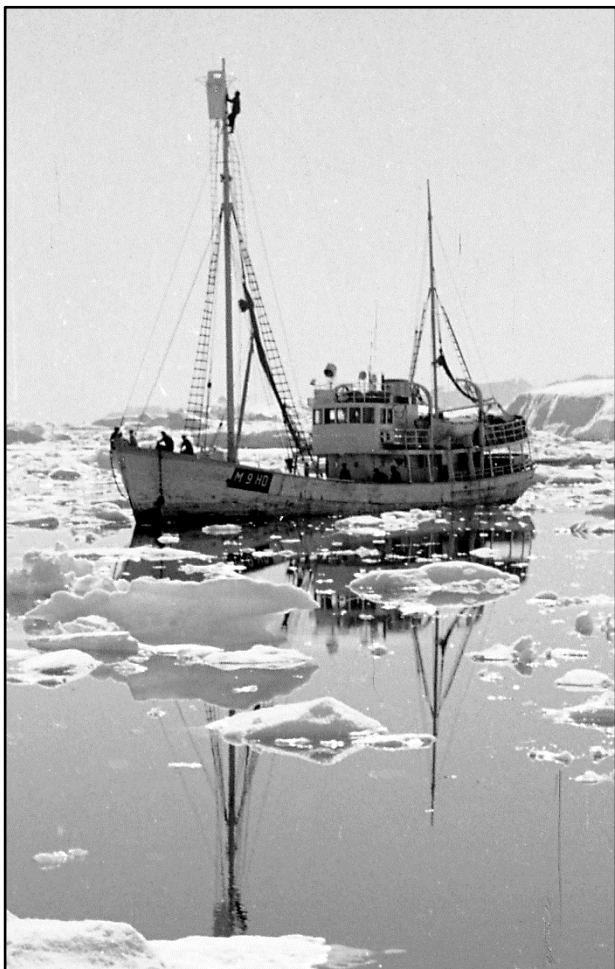
Versituasjonen 29. januar

I førstninga av perioden klarte “Signalhorn” seg ganske bra, men etterkvart som tida gjekk og skuta vart meir og meir vaska, vart turen meir og meir utriveleg. Klatrenetta som var festa i mastrespenna framme og fremste galgedekkestøtta akter, låg surra fast i rekka. Denne var for det meste under vatn, så i praksis ville det vere uråd å få løyse ut nettet om det skulle verte behov. Utstyret som var plassert under dekk framme var det utenkjeleg å nå i. Og som Odd sa, “om vi skulle nådd i det, så var det ingen av oss som kunne å handtere dette utstyret, slik sett er det i dag heilt uforståeleg at vi skulle ha det med.”

Heile dekket var i lange periodar under vatn. Når skuta låg slik å skulle vakte på riggen, vart halv fart for mykje og lite fart for lite, så den faste propellen var ikkje noko særleg eigna til dette

formålet. Dei måtte altså gå forbi, og så bakke seg nedpå igjen. Når bårene løfta skuta på baugen, og det var store bølger, så rende skuta nedover bølgedalen, slik at hekken for inn i neste bære, og dekket vart fylt med sjø både under galgedekk og delvis oppå galgedekk når hekken løfta seg.

Dørene i styrehuset var vanlege teakdørar, som ikkje kan samanliknast med dagens vørtette eller vasstette, så også i styrehuset vart det vått. Byssa og messa på hovuddekkssnivå var og våtsame, dessutan gjorde veret at ein ikkje kunne ha fyr i sjølve byssa. Sentralfyren fungerte heller ikkje, i det fuktige miljøet. Den lave flate hekken til ”Signalhorn” fekk mykje juling desse vekene. Det var litt av nokre slag den måtte ta i mot når storsjøane braut innover, minnes Angell og Odd.



«Signalhorn», her på fangst i danskestredet i 1960. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Alle mann budde akter, skipperen hadde lugaren på babord side, bestmannen hadde den på styrbord.

I firemannslugaren akter budde matrosane og dei to som var i maskina. Sidan det stort sett kontinuerleg var vatn på hovudekk, så fant ein god del av dette vatnet vegen ned på lugarane akter. Slik Angell og Odd hugsar det, så stod det vatn på dørken i lugarane mest heile tida.

”Eg hugsar det at før eg gjekk på vakt brukte eg å legge tørre klede i den øvste kommodeskuffa, der var det nokolunde trygt, altså tørt når eg kom av vakt”, minnst Angell. Så mykje sjø som kom inn på dekket, så fann det seg alle slags moglege hol å kome ned på. Dessutan levde heile skuta, så det på ein måte opna seg alle plassar, kommenterte dei to.

“Berre det å skulle bytte vakt var eit C-moment”, fortalte Odd. “Der var ikkje innvendig leder frå styrehuset og ned på “Signalhorn”, så ein måtte ut på galgedekk og ned den utvendige lederen før ein kunne kome seg velberga ned til byssa og vidare ned på lugaren. Vi som var oppe, måtte først rope i blåserøyret som gjekk ned i maskina, slik at dei kom opp på hovudekksnivå og stod klar ved ei dør. Så måtte vi sjå sjøane ann, og ta sjansen når den var der. Då var det å kome seg ned eller eventuelt opp så raskt som mogleg. Det heile var meir som i diktet ”Simon i stoa og katten”.

Oppgåva til “Signalhorn” som stand-by båt, var å ligge under riggen, og vere klar til å plukke opp folk om t.d. nokon skulle falle i sjøen eller noko anna hendte. Det vart kommunisert via VHF med plattformen. I følgje Odd var heile skuta, som følgje av det fuktige klimaet full av jordfeil, så når antenna til VHF-en som hang på det innvendige rekkverket i styrehuset kom borti rekkverket så slo det gneistar!

Når riggen hadde froskemenn i arbeid, fekk “Signalhorn” beskjed om at det skulle folk ned, og at ein måtte kome heilt oppunder plattformen. “Ein gong det hadde vore froskemann i arbeid, vi hadde vore heilt framunder, og hadde nettopp fått beskjed frå plattformsjefen om at ein var ferdige, slik at vi kunne sige litt lenger i frå. I det eg slår akterover med maskintelegrafien står eg igjen med handtaket i handa, fortel Angell. Heldigvis var vi på veg akterover, men det vart likevel hektisk aktivitet for å få maskintelegrafien i orden. Via blåserøyret fekk vi varsla maskinfolket om kva som hadde skjedd, og folk kom seg ned i byssa og kom til røret og fekk nå fatt i endane og fekk skøyta i saman lekkja til sjølve telegrafien. Eg torer nesten ikkje tenkje på kva som kunna skjedd om dette hendte medan vi låg oppunder plattformbeina og manøvrerte,” sa Angell.

Slikt som matlaging, var heile tida på eit minimum, det var slikt ver at byssa omtrent aldri var fyr i, så det var å leve på kald mat. “Vi måtte berre få i oss så pass mykje føde at vi heldt livet”, kommenterte Odd.



Litt endring og utvikling har det vore opp gjennom åra. Her Stril Poseidon som var levert i 2003 Lengde 91.4m Bredd 18.2 m. Foto frå Einar Johan Endresen

Ved avgang frå Brandal var det sagt at dette var eit oppdrag på ein månad. Dette vart forlenga fleire gongar. “Veret var til tider slik at når vi var nede i bårdalane så såg vi ikkje plattformen. Vi hadde eigentleg meir enn nok med å berge oss sjølve. Etterkvart som tida gjekk, auka også lekkasjen. Siste tida gjekk alle pumpene for fullt mest heile døgnet”, fortalte Angell. Til slutt såg han, som var skipper, inga anna råd enn at dei måtte bryte av. Beskjed om dette vart gitt til Plattformsjefen, Angell forklarte situasjonen og takka for laget.

På spørsmål om kva dei så gjorde, svara Angell ”Det skal eg seie deg, vi gjekk inn til nordenden av Shetland, fann oss ei smule bukt, lensa skuta og begynte å tørke opp om bord. Absolutt alt var vått. Så fekk vi fyr i byssa, fekk i oss eit varm måltid mat og ikkje minst skikkeleg søvn. Seinare gjekk vi til Bergen, der møtte vi ein svært misfornøgd representant for skipsmeklar

Misje. Han likte svært dårleg at vi hadde brote av, men slik situasjonen var, hadde vi ikkje noko val”.

“Signalhorn” kom til Hareid den 24. februar 1974. Etter eit verkstadopphald ved Hjørungavåg mekaniske Verkstad gjekk ”Signalhorn” i Vesterisen i midten av Mars. I dag, snart 50 år etter, høyrer denne turen nesten utruleg ut. Men slik var kreativiteten og moglegheitene i oljealderen si første tid i Nordsjøen / Nordsjøområdet.

Både Angell og Odd hadde mange turar med ishavsskuter og fiskebåtar, men noko liknande når det gjeld dårleg ver og slingring/stamping hadde dei aldri vore i nærleiken av å oppleve. ”Mindre enn kuling kunne det umogleg vere nokon gong i løpet av desse vekene”, sa Odd. ”Oversiglingane til Newfoundland var harde, men skutene var større, så noko liknande dette veit eg ikkje om”, var Angell sin kommentar.

Som avslutning på artikkelen vil eg ta med kva Angell og Odd sa etter dei hadde lese den. ”Du har i alle fall ikkje overdrive når det gjeld veret vi hadde.”

Brandal 31.01.2003 / 26.03.2021
Johannes Alme

Kjelder:

Samtaler med skipper Angell Brandal,
Samtaler med matros Odd Eiken,
Teikning av ”Signalhorn” – Frå Ulstein Verft sitt arkiv.
Bilde av ”Signalhorn” frå Ishavsmuseet sitt arkiv.
Verbilder frå Wetterzentrale Karlsruhe sine internettsider, etter anbefaling frå Roar Hansen, og etter avtale med Wetterzentrale.
http://www.wetterzentrale.de/topkarten/fsreaeu_r.html

Okkupasjon av Eirik Raudes Land

Kort oversyn ved 90 års-markeringa 27. juni 2021.

Av Webjørn Landmark

Norsk ishavsverksemd på Aust-Grønland hadde sitt sentrum på Sunnmøre, særleg i Ålesund og Brandal. Selfangarane frå Sunnmøre var alt i 1900 på land på Nordaust-Grønland, og den første overvintringsekspedisjonen fann stad i 1908-09. Det var «Floren» - ekspedisjonen med sju mann og Severin Liavåg som leiar.

«7 de juni»-ekspedisjonen med Vebjørn Landmark som leiar reiste opp i 1909.

Dette var pionerane som no hadde stadfesta at det gjekk an å overvintra her. Diverre så døde medlemar på begge ekspedisjonane, og utbyte var heller skralt, så det gjekk nokre år før dei neste ekspedisjonane vart rusta ut for nye overvintringar.

Myggbukta vêrstasjon vart oppretta i 1922. Her skulle det sendast daglege meteorologiske vêrmeldingar, i tillegg til å drive fangst. Radiostasjonen var i drift i tida 1922-1923, 1926-1940, 1946-1959.

Men denne aktiviteten som nordmenn her dreiv, «terga» opp danskane, som hadde fått herredøme over dette landet i Kieltraktaten frå 1814. Då Danmark i 1921 kunngjorde at dansk overherredøme gjaldt heile Grønland, protesterte Noreg på grunn av dei store fangst- og fiskeriinteressene ein hadde på Aust-Grønland. I 1924 vart Aust-Grønlandsavtalen inngått. Denne løyste dei praktiske spørsmåla om fiske og fangst, men ikkje suverenitets-spørsmålet.

Hallvard Devold overvintra i Myggbukta 1926-1928, og rapporterte til Adolf Hoel då han kom tilbake til Noreg, at danskane no planla å auke sin aktivitet for å drive ut nordmennene frå Nordaust-Grønland.

Overvintringsekspedisjonane hadde til no vore private og separate.

Hallvard Devold, Adolf Hoel og Gustav Smedal starta no Arktisk Næringsdrift A/S som vart drive av NSIU (Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser), dette selskapet skulle syte for regelmessige forsyningar og omsetting av fangst etc. Dei forsynte også fangstfolka med material for bygging av eit nettverk med fangsthytter. Frans Josefs land vart lenge sett på som ingenmannsland, fram til Sovjetunionen proklamerte sektorprinsippet i 1926. Noreg la inn protest, og NSIU sende ein fangst- og



Myggbukta i 1932. Foto Walter Molt, Ishavsmuseets arkiv.

forskingsekspedisjon austover i både 1929 og 1930.

Det var likevel Aust-Grønland som vart det viktige området for NSIU i deira første leveår. I nært samarbeid med norske fangstfolk sende instituttet ei rekkje ekspedisjonar til denne folketomme kyststripa på Grønland.

Danmark stifta eit liknande selskap, Østgrønlandsk Fangstkompani Nanok A/S. I åra 1908-28 bygde norske ekspedisjonar 35 fangsthytter.

I området 72° – 77° 30' N, bygde Arktisk Næringsdrift i åra 1928-33, 15 hovud-stasjonar og 140 bi-stasjonar. Danskane omtrent det same. Arktisk Næringsdrift A/S overtok også drifta av Myggbukta i 1930.

Kretsen rundt Smedal og Hoel agiterte for annekasjon av Nordaust-Grønland, spesielt i 1931 då det gjekk rykte om ein større dansk vitskapeleg ekspedisjon.

Norske myndigheiter gjekk ikkje inn for dette, og det vart difor lagt planar. Hallvard Devold, Thor Halle, Eiliv Herdal og Ingvald Strøm bemanna Myggbukta i 1930-31, og Søren Richter låg på Kapp Humboldt ikkje langt unna.

Regjeringa Kolstad tok over etter regjeringa Mowinckel 12. mai 1931. Men denne nye regjeringa nølte med å etterkomme kravet frå pressgruppa (Smedal, Hoel m.fl) om å gå til annektering.

26. juni 1931 mottek Hallvard Devold instruksar i frå Hoel og Smedal m.fl. om korleis dei skulle gå fram for å annektere området nord for Scoresbysund, mellom 71°30' og 75°40' N. Området skulle kallast for Eirik Raudes Land.

27. juni 1931 heiste Hallvard Devold, Søren Richter, Thor Halle, Eiliv Herdal og Ingvald Strøm flagget i Myggbukta. Flaggheisinga var tilsynelatande ein spontan aksjon frå fangstfolka. Men i realiteten var det heile ein velregissert aksjon der Smedal og Hoel hadde styringa. Eit telegram frå dei fem blei sendt til



Flagget er heist, overvintrarane har okkupert landet og gjeve det namnet Eirik Raudes Land. Hallvard Devold, Søren Richter, Thor Halle, Eiliv Herdal og Ingvald Strøm. Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

fire aviser for å løfte stemninga, før det blei sendt til statsministeren to dagar seinare.

Dette vekte stor begeistring i Noreg, men ikkje hos regjeringa, som ikkje let seg presse til å anerkjenne okkupasjonen før 10 juli. Hallvard Devold fekk politimynde for området. Den danske regjering tok saka inn for domstolen i Haag dagen etter.

«Veslekari» med skipper Paul Lillenes, på ekspedisjon med Louise A. Boyd vart første fartøy som kom inn til Myggbukta det året. (17.07.31) Louise Boyd spøkte med Devold og ville ha politimeisteren i Eirik Raudes Land til å kontrollere passet hennar.

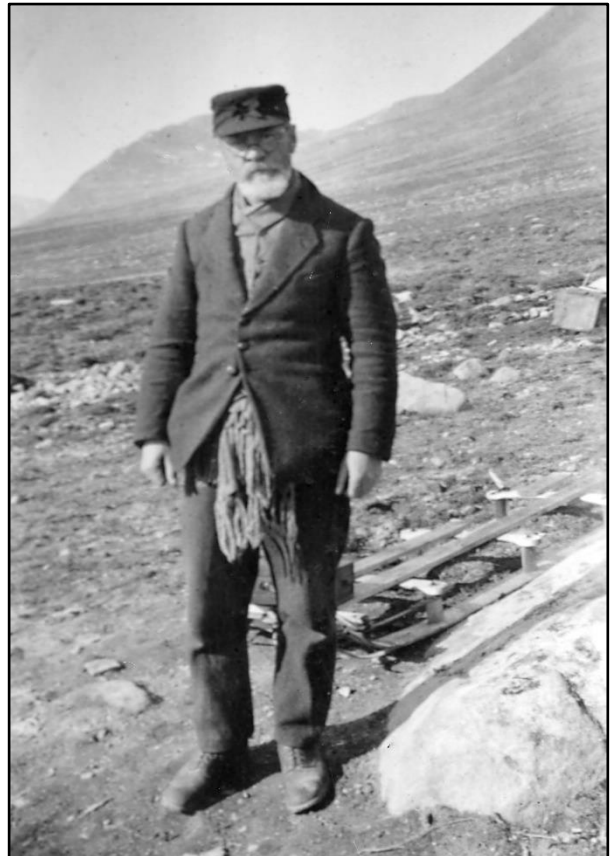


Først i land etter okkupasjonen var Louise Boyd som spøkte med Devold og ville ha politimeisteren i Eirik Raudes Land til å kontrollere passet hennar. Foto Walter Molt, Ishavsmuseets arkiv

«Polarbjørn» med skipper Kristoffer Marø var ekspedisjonsskip for NSIU og kom inn der 1. august. Adolf Hoel var ekspedisjonsleiar. «Polarbjørn» hadde med fleire journalistar frå Aftenposten, Dagbladet og Tidens Tegn i samband med flaggheisinga.

Den norske regjeringa kunne ikkje gjere anna enn å følgje opp "kuppet" frå den aktivistiske kretsen og annekterte også det ubebodde Aust-Grønland sør for Angmagssalik mellom 60°30' og 63°40'N. Den 12. juli 1932 vart det erklært for norsk og gitt namnet Fridtjof Nansen Land.

Noreg trudde også at aktiviteten via selfangst og fiske, kunne styrke rettighetene. Forsvarsminister Vidkun Quisling gav ordre om at den norske marine, om nødvendig, måtte støtte okkupasjonen med krigsmakt. Kong Haakon



Dosent Adolf Hoel kom innom 1. august med 'Polarbjørn' og gutta kom nordfra. Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv

engasjerte seg på sitt nye fedrelands side. Kongen meinte Danmark hadde ei dårleg sak, og trudde fullt og fast på norsk siger i striden. Sommaren 1932 gjennomførte NSIU ein større vitskapleg satsing på Aust-Grønland med blant anna flyfotografering av 30 000 km² av Eirik Raudes Land.

Den norske sysselmannen i Eirik Raudes Land

Regjeringa utnemnde etter kvart Helge Ingstad til norsk sysselman for Eirik Raudes Land. Ingstad kom over med «Polarbjørn» og kombinerte funksjonen som sysselman med fangst for eiga rekning. Ingstads verksemd var også retta mot områda ved Scorebyfjorden, og derfor vart Ingstad plassert i Antartichamn som såleis vart både formelt og reelt hovudstad for Eirik Raudes Land det året Ingstad var sysselman.

Brandals okkupasjon

Fleire krefter jobba også for å okkupere land lenger sør. Peter S. Brandal sa seg villig til å stille ei av sine skuter til disposisjon for ein slik ekspedisjon, dersom ein kunne finansiere noko av utrustinga. Ishavsrådets formann, dr. Gustav Smedal og dr. Braastad ved Svalbardkontoret, bestemte seg for å prøve og samle inn pengar til ekspedisjonen. Ein del aviser hadde allereie starta ei pengeinnsamling til støtte for arbeidet på Grønland. Det var danna ein komité bestående av redaktørane Thommesen, Domaas og Skavland som skulle disponere dei innkomne pengemidlar. Disse herrar var einig i at dei innsamla pengane skulde brukast til ein ekspedisjon for vidare okkupasjon.

Ekspedisjonens hovudoppgåve var:

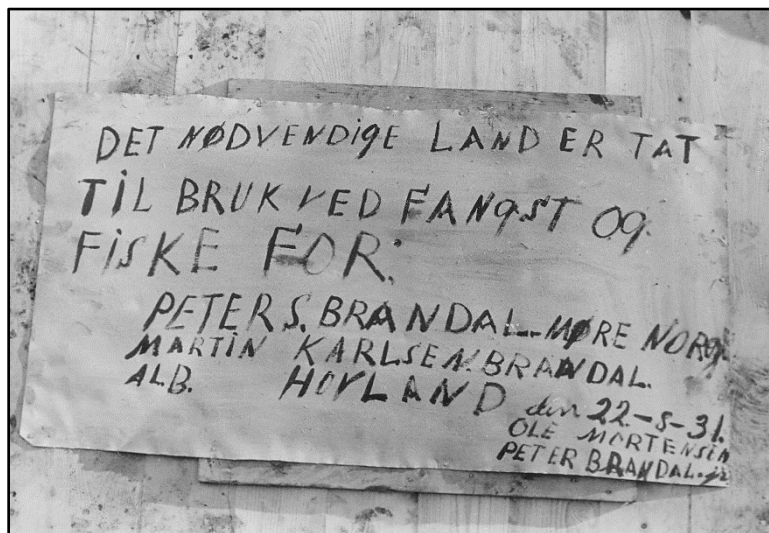
1. Å landsette Ole Mortensens overvintringsekspedisjon.
2. Å fiske håkjerring så lenge omstendighetene tillèt det.
3. Mortensens ekspedisjon skulle ta fangstterreng ved Storfjorden på ca. 68° dersom der var passende terreng. Elles skulle den landsettast der det best passa mellom Angmagssalik og Scoresbysundområdet. Det gjaldt derfor å rekognosere mest mogleg av dette område for å skaffe ekspedisjonen det best moglege terreng. Dette skulle jo ikkje berre nyttast denne vinteren, men terrenget skulde takast i bruk for reiarane for seinare utnytting til fangst og fiske i henhold til Øst-Grønlandsavtalen av 1924.

Laurdag 22. august 1931 heiste ekspedisjonen flagget å sette opp plakater:

”Det nødvendige land takes i besittelse til bruk ved fangst og fiske for:

Peter S. Brandal, Møre Noreg
Martin Karlsen, Brandal
Albert Hovland

Til vitterlighet
Ole Martinsen og Peter Brandal
den 22 august 1931”



Okkupasjonsplakat. Foto Johan Kr. Tornø, Ishavsmuseets arkiv

Den 5. april 1933 falt dommen i Haag, og Danmarks suverenitet over heile Grønland vart anerkjent. Kong Haakon skal ha tatt nederlaget i Haag tungt. Ei kjelde som sto Kongen nær har i ettertid sagt at Slottet var redd for Kongen si helse.

Aust-Grønlands-avtalen gjaldt enno, og NSIU/Norsk Polarinstitut sende fangst og avløysings ekspedisjonar til Sørøst-Grønland frem til 1946 og til Nordøst-Grønland til 1959, berre avbrote under krigen.

Dette var berre ein utgiftspost og i 1959 leia Søren Richter ekspedisjonen som stengte alle fangststasjonane og firte det norske flagget i Myggbukta.

Den danske stat kjøpte alle dei norske fangststasjonane i Eirik Raudes Land i 1968 for kr. 50 000,- og dei ligg i dag alle innanfor Nordøst-Grønland nasjonalpark.

Båtologen Svein Blindheim

Av Magnus Sefland

Gjennom mi tid som vekependlar på 1980- og 1990-talet hadde eg ofte høve til å stikke inn om arkivrommet til Svein Blindheim på Blindheim i Ålesund.

Med den samling av skipsfartshistorisk materiale som han hadde, var det lett å gløyme både klokka og ferjetidene – og bli sitjande. Svein delte raust frå materialet sitt til alle som var interesserte.

Svein hadde ein eineståande posisjon innan det skipsfartshistoriske miljøet i Ålesunds-området. Han kjende ‘alle’ og møtte i stor grad opne dører dei fleste stader: Reiarlag, verkstader, skipshandlar, spedisjonsforetak, bergings-selskap, maritime styresmakter, forsikrings-selskap, skipperforeninga, avisredaksjonane og på fartøy heimhøyrande i distriktet når dei låg til kai heime.

Når reiarlag og liknande fann det tenleg å rydde arkiva sine for materiale som var så gammalt at dei ikkje trong tilgang til det lenger i den daglege drift, hende det at dei kom til Svein med store kolli og køyrde det inn i kjellaren til han på sekkehjul. Med sin posisjon slapp han i stor grad å dra ut for å leite etter materialet.

Svein var også sentral i nordvestre avdeling av Norsk Skipsfartshistorisk Selskap.

Svein var klar over at samlinga hans ville ha stor historisk verdi langt ut over hans eiga levetid. Han lufta derfor av og til spørsmålet til fleire om kva som burde skje med samlinga etter hans tid. Han fekk nokre synspunkt: Samlinga burde takast vare på samla – og helst ved ein institusjon der innhaldet kunne vere offentleg tilgjengeleg.

Når Svein si samling no er koma til Ishavsmuseet i Brandal, og Ishavsmuseet skal forvalte samlinga, inneber det ei viss utviding av museet sitt ansvarsområde: Frå det klart ishavsretta til meir generell skipsfart. Så vidt eg

hugsar praktiserte Svein berre ei avgrensing: Han tok ikkje med fartøy under 100 tonn.

Isflaket (1/2021) nemnde dei reiarlaga Svein segla i gjennom si heller korte tid som aktiv sjømann – Farstad i Ålesund og Wilh. Wilhelmsen, som vel dei viktigaste. Men Svein hadde også ishavsmiljøet like inn på livet. Faren hans, Lars Blindheim, var med DS *Malula* av Haugesund (den seinare *Selis* av Tromsø), skipper Hans Nøtvik, som fangstmann i Kvitsjøen i 1930. Dessutan: Grannen Ivar Blindheim var med MS *Jopeter* av Brandal, skipper Knut Nakken, mest truleg som dekksmann, då skuta miste propellen og måtte forlatast i isen ved Nordaust-Grønland i 1955.

Ved eitt høve skulle Svein få utført ei eller anna justering av telefonabonnementet sitt hos Telenor. Dette var i tida då det ikkje var uvanleg med yrkestittlar i telefonkatalogen. Frå Telenor si abonnementssteneste fekk Svein spørsmål om kva han gjorde, dvs yrkesmessig. Svein gjorde greie for sin situasjon og la vekt på at han brukte mykje tid på den skipsfartshistoriske samlinga si. – Vel, kva heiter no det, då? var spørsmålet frå vedkomande i abonnementsstenesta. – ‘Nei, eg veit ikkje. Men i Sverige kallar dei det båtolog’. – ‘Ja, då skriv vi det’. (I Sverige fanst – og finst kanskje enno – ein skipsfartshistorisk publikasjon som bar namnet *Båtologen*).

Dermed kom tittelen ‘båtolog’ inn i telefonkatalogen og vart i stor grad nokså synonymt med Svein Blindheim. I blant hadde Svein presentasjonar av fartøyhistorier i aviser og liknande, blant andre Sunnmørposten. Då signerte han like godt med ‘Båtologen’. Dei fleste i miljøet var fortrulege med kven som skjulte seg bak psevdonymet

Den tyske Nordpol-ekspedisjonen 1869/70

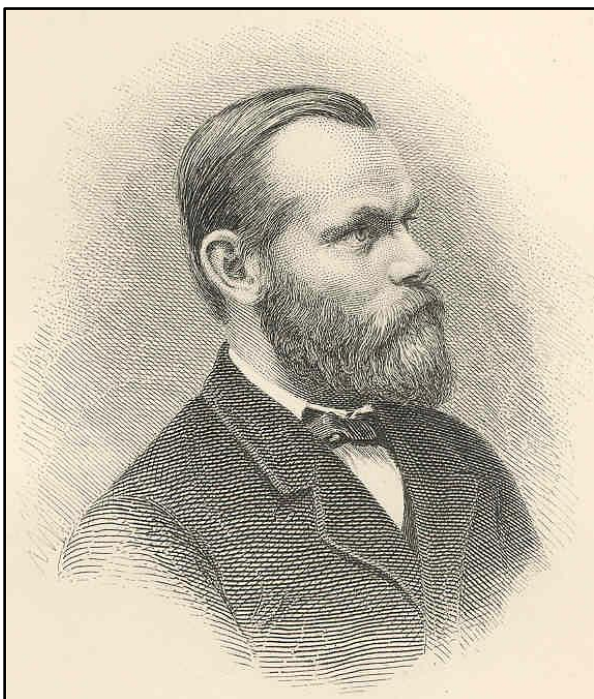
Av Stian Runne Brandal

I 1866 skreiv geografen og kartografen August Heinrich Petermann «Proklamasjon til den tyske nasjonen», ei sterk oppmoding om tysk deltaking i utforskinga av Nordpolen.

Petermann hadde erfaring frå promotering av fleire ekspedisjonar mellom anna i Afrika og i polare strok. Ikkje berre var han ein aktiv promotor, men til ein ekspedisjon til Nordaustpassasjen var han med å samle inn midlar.

Føremålet med ein ekspedisjon til Nordpolen var ikkje berre av vitenskapleg interesse, men ei moglegheit for Tyskland å plante flagget og etablere seg som ei supermakt.

Sommaren 1868 tok den første tyske nordpolsekspedisjonen stad under kommando av Carl Christian Koldewey med skipet «Grønland» som han kjøpte i Noreg.



Carl Christian Koldewey. Foto frå Freshwater and Marine Image Bank, University of Washington

Kaptein Koldewey byrja som sjømann som 16-åring, studerte til kaptein då han var 22, og studerte seinare matematikk, fysikk og astronomi på universiteta i Hannover og Göttingen.

Denne ekspedisjonen førte ikkje til mange vitenskaplege oppdagingar og oppdaga berre nokre få ukjende kystområde på det nordaustlege Spitsbergen. Men det førte med seg kjærkomen navigeringskompetanse for segling i isen, som la grunnlaget for ein andre, og meir omfattande ekspedisjon.

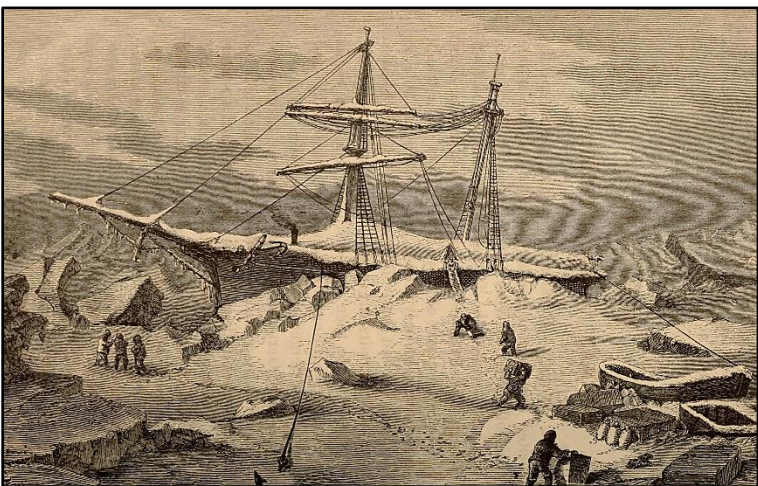
15. juni 1869 var keisar Wilhelm 1 til stades i Bremerhaven då skutene «Germania» og «Hansa», under leiing av kaptein Koldewey, forlèt hamna.

«Germania» sto ferdig i april same året og var spesialkonstruert for ein arktisk ekspedisjon. Den var ein skonnert på 30 meter og 600 tonn, med ekstra sterkt trevirke og ein hjelpemotor for bruk i isen. «Hansa» var ein mindre skonnert utan hjelpemotor, bygd i 1864 og forsterka for ekspedisjonen.

«Germania» si besetning bestod av 15 mann, inklusive Koldewey og doktor Adolf Georg Pansch. «Hansa» bestod av 14 mann, inklusive kaptein Paul Friedrich August Hegemann og doktor Reinhold Wilhelm Buchholz. Elles blant mannskapet var der ekspertar innan kartografar, zoologar, botanikarar, etnologar og antropologar.

Ordren for denne ekspedisjonen var nedskrive av Petermann. Målet var å utforske naturen i nordpolområda, om mogleg heilt opp til Beringhavet og langs den nordaustlege grønlandskysten. Alt dette skulle skje frå ein overvintringsstasjon i det uoppdaga nordaust-Grønland.

Ein månad etter dei la frå hamn fann tyskarane pakkis på omtrent 75,5 grader nord. 20. juli miste skipa kvarandre grunna mistyding av eit signal. Resten av juli forsøkte «Germania» å finne ein veg gjennom pakkisen, men handteringa av



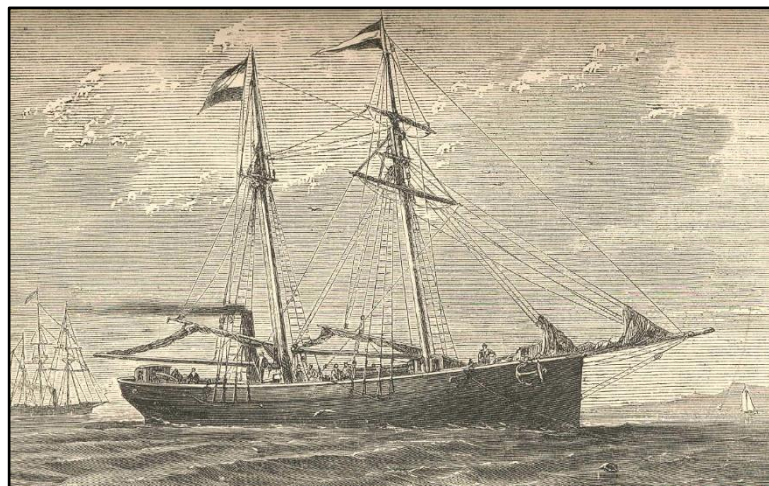
«Hansa» knust av isen og mannskapet går frå borde. Foto frå Freshwater and Marine Image Bank, University of Washington

«Hansa» i isen utan hjelpemotor viste seg å verte stadig meir krevjande.

Den 14. september vart «Hansa» fullstendig fastskrudd av pakkis og vart knust sakte. 22. oktober sokk skuta på $70^{\circ} 32'N$, $21^{\circ}V$, om lag 10 kilometer frå austkysten på Grønland. Den vidare skjebnen til mannskapet på 14 var ei eventyrforteljing av ein polarekspedisjon. Før «Hansa» sokk frakta mannskapet joller ut på isen og bygde ei hytte av kolbrikettar, der dei budde heile vinteren samstundes som dei dreiv sørover langs den austlege grønlandskysten. Tidleg juni i 1870 nådde endeleg mannskapet kysten med båt, og 13. juni nådde dei bygda Friedrichsthal, 50 kilometer frå Kapp Farvel. Friedrichsthal, eller Narsamijit, vart oppretta av tyske misjonærar i 1824.

3. september kom dei endeleg tilbake til heimlandet med dansk hjelp.

Hovudskipet «Germania» kom ut av pakkisen sommaren 1869, og ankra for første gong opp på austkysten på Grønland, utanfor Sabineøyane. Fram til midten av september utførte dei rekogniseringsturar til områda rundt Pendulumøyane, Shannon og Sabineøyane. Den 13. september vart «Germania» ankra opp i ei vinterhamn på sørkysten av Sabineøyane.



«Germania». Foto frå Freshwater and Marine Image Bank, University of Washington

Medan doktor Pansch styrte førebuingane til vinteren, mellom anna nedrigg og isolering av skuta, drog kaptein Coldewey og løytnant Payer på den første sledeekspedisjonen frå 14. til 22. september til Pendulumøyane, der dei oppdaga mellom anna årar med brunkol.

Ein andre sledeekspedisjon til nord på Claveringøyane frå 27. oktober til 4. november ga ny kunnskap om glasiologi, geomorfologi og geologi på Aust-Grønland.

I løpet av vinteren vart det sett opp to observatorium langs kysten for å gjere geomagnetiske og astronomiske observasjonar og målingar.

Frå midten av oktober vart det utført meteorologiske målingar kvar time. På slutten av vinteren og våren 1870 gjorde dei ei rekke zoologiske og etologiske observasjonar av moskus, snørype, polarrev, reinsdyr, kvalross og andre dyr.

Løytnant Payer gjennomførte enda ein sledetur på slutten av vinteren. Til tross for fleire stopp som følgje av storm nådde han det nordlegaste punktet på ekspedisjonen på $77^{\circ}01'N$ 11. april 1870. Denne posisjonen er på Germanialand, ei halvøy nord for Coldeweyøyane. Begge namngjevne etter ekspedisjonen.



Friedrich Hegemann (1836-1913) Foto frå Freshwater and Marine Image Bank, University of Washington

Det vart gjennomført fleire sledeturar på nordaustkysten på Grønland som førte til omfattande geologiske samlingar.

10. juli byrja isen i vinterhamna å bryte opp, og 22. juli sette Germania kursen nordover berre for å finne ut at som året før var vegen stengd av pakkis. Åtte dagar seinare bestemte dei seg for å snu sørover. På vegen sørover langs austkysten på Grønland besøkte dei fleire fjordar, spesielt Keisar Frans Josef-fjorden tidleg i august, der dei gjorde ein del kartografiske undersøkingar og samla inn geologiske, botaniske og zoologiske prøver.

Reisa heim starta 16. august, og etter åtte dagar var beltet med pakkis passert. Etter fleire tekniske utfordringar stansa maskina, og resten av turen måtte takast under segl. «Germania» nådde Bremerhaven 11. september 1870, 453 dagar etter avgang.

Den andre tyske nordpolsekspedisjonen resulterte i ei rekke geografiske og kartografiske oppdagingar på det nordaustlege Grønland. Det vart gjennomført fleire geologiske, glasiologiske, geomorfologiske, zoologiske, botaniske og arkeologiske studiar.

Det vart utført omfattande astronomiske, geofysiske (særskilt geomagnetiske), meteorologiske og hydrologiske målingar.

Dei vitskapelege resultata av ekspedisjonen vart publiserte i eit volum på nesten 1000 sider (Verein für die Deutsche Nordpolarfahrt in Bremen, 1874; Koldewey et al., 1871).

I tida etter arbeidde kaptein Koldewey for det maritime observatoriet i Hamburg. Ein tysk stasjon i Ny-Ålesund er oppattkalla etter han, det same er ei øy i den russiske delen av Frans Josefs land og to øyar på Grønland.

Kaptein Hegemann publiserte ei rekke fagartiklar innan nautikk og meteorologi frå polare strok. Han ga også ut ei bok. Frå 1871 var han offiser på ulike dampbåtar før han seinare arbeidde på eit institutt for maritim meteorologi.

Kjelder:

https://en.wikipedia.org/wiki/August_Heinrich_Petermann

https://de.wikipedia.org/wiki/Carl_Koldewey

<https://journalhosting.ucalgary.ca/index.php/arctic/article/view/64649/48563>

Ynskjer du å gi ei gåve til
ISHAVSMUSEETS
VENNEFORENING?

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

Vipps-nummer

126966

Tusen takk for all hjelp!

vipps
By DNS

«Polarbjørn» ved Grønland på 70-talet

Av Arne Odd Røbek og Marit Karlsen Brandal

Arne Odd Røbek var med «Polarbjørn» i to av sesongane denne skuta hadde oppdrag for Kongelig Grønlands Handel, med frakt av gods og personar mellom busetningar på Grønland (Kalallit Nunaat). Vi skal gje nokre glimt inn i opplevingar frå dei to åra 1971 og -72.

Det var stor rift om desse sommarjobbane. Arne Odd hadde høyrte praten om Grønland under sin første tur på selfangst ved New Foundland same året, og hadde bestemt seg for at dette ville han også oppleve. Men; Det var ikkje lett som 17-åring å «manne seg opp» og spørja den legendariske skipper Henrik Marø om plass om bord..... men til slutt banka han på lugardøra til Marø.....og styrmann Frøland gjekk god for Arne Odd sjølv om han tidlegare ikkje hadde vore matros. Dermed var han klar for Grønland som ein av fire matrosar.



Arne Odd ved roret

Året etter (1972) var Arne Røbek (far til Arne Odd) skipper på tilsvarande ekspedisjon. I



«Polarbjørn» i isen ved Grønland. Bilete er teke av danske geologar som dreiv feltarbeid i området.

maskina var Leonard Sulebust chief med nestkommanderande Siggen (Sigmund Brandal) første året. Siggen pensjonerte seg før ekspedisjonen i 1972, og Terje Valderhaug tok over.

Grønland var fram til 1953 ein dansk koloni. Landet fekk delvis sjølvstyre i 1979, men er



Her er skipper Arne Røbek på dekk på «Polarbjørn» i 1972. Det er stor aktivitet i samband med ilandsetting av danske geologar. Mannen t.v er ein av dei.



Her ligg «Polarbjørn» fast i isen utanfor Timmiarmiut. Dei kom seg ikkje fri før etter ei veke i isen.

fortsatt avhengig av «hjelp» frå Danmark. Tidleg på 70 talet var det naturleg å laste alt som skulle til Grønland i København (og er det truleg endå). Arne Odd hadde rortørn som fersk matros då losen kom om bord utanfor København og dei skulle navigere inn til storbyen. Kanskje den første store prøvelsen for den ferske matrosen. Men det enda med skryt frå den danske losen,- han var tydeleg nøgd med jobben.

Etter tre døgn var «Polarbjørn» ferdig lasta. På dekk var der mellom anna om lag 250 fat med flybensin og to bur med 5-6 levande høns. Det vart røykeforbud på dekk, og det raude flagget vart heisa i masta pga av den farlege lasten (...ikkje hønene...). Under slingringa på overfarta kom fata i bevegelse, so dei stappa sekkar med sagmask mellom fata. Det gjorde susen,- og fata (og hønene) kom vél fram.

Lossing utan kai

Første stopp på Grønland var vérstasjonane i Kulusuk (Kap Dan) og Saqqisikuik (Skioldungen). Her var inga kai å legge inntil, so det danske personalet som heldt til her kom ut i småbåtar og henta hønene sine og diverse anna. Fata med flybensin vart lempa to og to i havet med fathaka og bommen. Ti i slengen vart dei slepa i land med plastjollene til danskane. Kulusuk har Aust-Grønlands einaste flyplass. Den var bygd av amerikanarane under andre verdenskrig. Der er ei anna losse- episode Arne Odd hugsar spesielt godt, nemleg i **Aputiteq**. Her var heller



Timmiarmiut frå sjøsida

inga kai, men i staden køyrde dei baugen til «Polarbjørn» inn i ei sprekke i fjellet. Og derifrå kunne dei losse med bommen til ei lita fjellhulle som akkurat hadde plass til ein europalle. Aputiteq var ein Loran stasjon, dreve av danskane.

Isrøyefiske og eskimoliv på dekk

Første året Arne Odd var på Grønland, var der so mykje is i fjorden utanfor Timmiarmiut (tidlegare Tingmiarmiut) at «Polarbjørn» ikkje kom inn til land. Is er eit vanleg problem i fjorden her, pga dei store bresystema i fjordområdet. Dei måtte derfor losse med hundespann og sledar. Dette var det grønlendarane som stod for. «Polarbjørn» vart liggande fast i isen utanfor Timmiarmiut i om lag ei veke. Det var soleis god tid til å utforska naturen rundt busetninga. Ein gong fanga Arne Odd 70 ishavsrøye med berre nevene i ei elv ved byen.



Hundespann vart nytta av grønlendarane til å få varene i land.



Eit yrande liv på dekk. Mannen på lasteluka heiter Tomas, og var sjefen i denne familien. Dei snakka kun grønlandsk.



Fisken stod under ei helle som breidde seg ut i elva, og der åla Arne Odd seg ut og kunne «plukke» fisken. Dei var alle rundt haklvkiloen. For å frakta fangsten attende til «Polarbjørn», gjorde gensaren han hadde på seg nytta: Knytte igjen armene og surra att halsen..... Gensaren vart aldri meir den same etter å ha fungert som «bøtte». Men fisken smaka godt!

Etter ei veke kom «Polarbjørn» laus av isen, og sette kursen for Ammassalik. Ei talrik familie vart med på reisa frå Timmiarmiut med skinn som dei skulle selgja etter fangstsesonen. Det var mellom anna 7 isbjørnskin og mange snaddskinn. Prisen for eit isbjørnskin var kr 1000, og eit snaddskinn kr 100. Etter dagens prisar var isbjørnskinna forholdsvis rimelege. Heile familia var alt frå små barn til gamlingar, og dei var alltid smilande og vennlege. I tillegg hadde dei med alle hundane. Grønlandshunden var avgjerande for eskimoane, og på det meste hadde «Polarbjørn» rundt 100 av dei om bord under ei seinare forflytning av familiar på fangst. Under transporten fekk dei reisande skyta sel til mat for seg og hundane. Mennene skaut, og damene stod for resten av arbeidet med «maten».



Grønlandshundane vert ikkje behandla med forsiktig hand på Grønland, men dei er sterke og toler dette godt.

Under flåing av sel nytta dei ulo, som er ein halvmåneforma kniv. I tillegg til sel, åt dei fuglar. Desse hadde dei med i sekkar der fuglane var blanda med selspekkbitar. Det var ei forferdeleg lukt for mannskapet som ikkje var van med slik mat. Arne Odd var tilbudt denne lokale delikatessa fleire gongar, men takka like mange gongar høfleg nei.



Dei fangsta sel til eige bruk om bord. Damene flår med ulo, og rått kjøtt gjekk ned på høykant.

Eskimoane hadde sjølvsagt med båtane sine, både kajakkar, og andre småbåtar. Arne Odd prøvde å åla seg ned i ein kajakk som låg på dekk, men var langt ifrå å greia det sjølv om han var tynn som ei sild. Eskimoane hadde nok sin eigen teknikk for å sette seg ned, i tillegg til at dei gjerne er kortare av vekst enn oss.



Dekket er fullalsta med båtar av diverse storleik som eskimoane hadde med.

Det var alltid mykje interessant å fylgja med på på dekk der eskimoane stort sett heldt til. Ein gong Arne Odd stod i rorhuset ser han dei heldt på å koke ærfuglegg. Når dei so kakka hol på skalet, var der store ungar med fjør inni. Men eskimoane tok berre elegant tak i nebbet på ungen og kasta den på sjøen for deretter å eta restane av det gule innhaldet.

Ammassalik

På øya Ammassalik ligg administrasjonssenteret Tasiilaq for kommuna. Frå gamalt av har norske fangsfolk og fiiskarar gjerne kalla denne «byen» og området for Ammassalik. Uansett, her vart den grønlandske familia satt i land,- og her skulle dei vera til dei igjen skulle på fangst om hausten.

Ammassalik vart for mennesket nesten for ein «storby» å regne samanlikna med dei andre busetningane. Her var butikk, og ein kunne handle nødvendige ting til privat bruk.

«Polarbjørn» var fleire gongar innom Ammassalik.



Alle fire bileta er frå Ammassalik, administrasjonssenteret i kommuna.

Ein gong frakta dei to lik dei hadde henta i **Kangerlussuaq** (Søndre Strømfjord). Det var liket av ei dame i 40 ára og eit lite barn som hadde dødd av gulsot. Mannskapet bar dei to kistene i land i Ammassalik. Arne Odd minnes det var gjort på ein verdig måte med flagg dandert over kistene.

Til slutt:

«Polarbjørn» var innom mange fleire busetningar/små plassar i løpet av ein sommarsesong. Her er kun nemnt nokre få av dei. Og innimellom skytteltrafikken langs kysten av Grønland, var skuta pr sesong 3-4 turar til København for å hente fleire forsyningar og personar.

Grønland har ei kraft i seg som ein alltid vil hugsa. Og folket og kulturen. Dei lever i ei friheit vi berre kan drømme om. Men det er heilt sikkert eit tøft liv.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

📞 700 37 900

www.aasenbil.com

Første kvinne på selfangst i Nordishavet

Magda Lagerman: en kvinne på selfangst

(Frå bladet Illustrert nr. 8 1957)



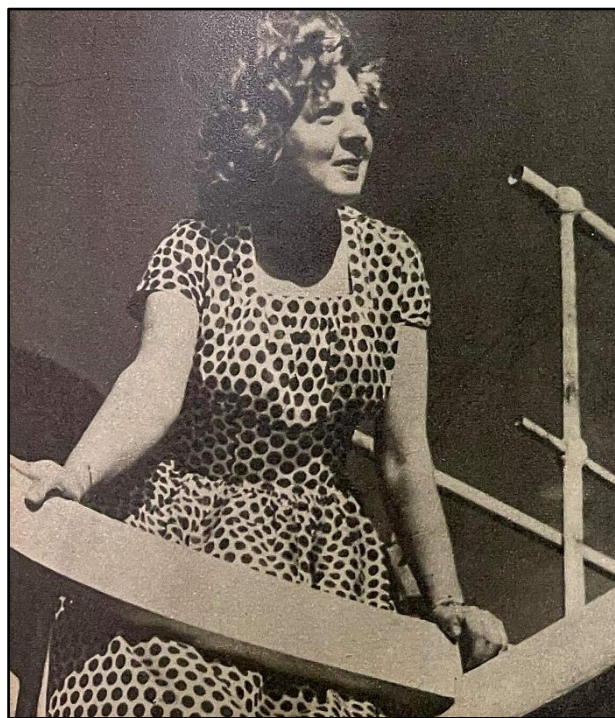
Jeg får hyre på en selfanger

Sjøfarende kvinner er det etter hvert blitt noen av; men av kvinnelige selfangere og som dertil er forfatterinner, finnes det vel neppe noen andre enn Magda Lagerman. Og her begynner hun nå sin fantastiske og spennende historie om selfangst i Ishavet.

Nordmennene ristet på hodet og smilte vennlig, men skeptisk. En kvinne på selfangst i Ishavet? Nei, det er for galt, det går simpelthen ikke an! Selfangst er et blodig håndverk for råbarkete sjøfolk, det er ikke noe kvinnfolkarbeid. Og som sagt – båtene er små og primitive, været kan være ganske slemt der oppe.

Nei, slå den idèen ut av hodet, det finnes sikkert ikke en eneste skipper langs hele kysten som vil gjøre det eksperiment å ta en kvinne ombord. Reis heller opp til Lofoten og se på den store notfangsten. Eller prøv å få være med en sildebåt noen dager. Det lar seg nok gjøre. Men selfangst – nei, nei

John Giæver, mannen fra Maudheimsekspedisjonen, nå kontorsjef i Norsk Polarinstitutt i Oslo, smilte også – først. Men så tok jeg frem mønstringsboken min og vi begynte å snakke hav. Veggene omkring oss smeltet bort og forsvant og vi – jeg, en svensk sjøforelsket kvinne, han en kjent norsk polarfarer, vi møttes et sted der et skip er på vei i hard vind mot nytt vann, vi kjente en reling under hendene våre, en



Magda Lagerman, første kvinne på selfangst, speider fra brovingen. Foto frå bladet Illustrert.

frisk kulde i neseborene, en lynsnar besynderlig følelse av kameratskap i havets evindelige eventyr.

Han fikk et tankefullt glimt i øynene og sa: «Tja, hvorfor ikke? Krigen har vist oss hva kvinner duger til. Det er på tide å gi dem en sjanse i fredstid også. Jeg kan i det minste gjøre en ting: gi Dem noen anbefalinger til skipsredere. Resten får De gjøre selv. Jeg tviler på at det lykkes. Men hvis det går, blir De den første kvinne som noensinne har fått være med på selfangst.»

Så tok han penn og papir og begynte å skrive. Til storrederne brødrene Jakobsen i Tromsø, til Martin Carlsen i Brandal: «Prøv å gjøre hva du kan for henne. La henne få en sjanse . . . » «Lykke til!» sa han så. «Men husk på – det er ingen lysttur, det er en hard jobb. . . .»

Våren blåste mild og deilig på Karl Johan, Ishavet syntes så langt, langt borte. Jeg gikk der i solen med John Giævers anbefalingsbrev i vesken og tenkte: hva blir det neste skritt? Det er tre døgn reis til Tromsø, men Ålesund

ligger langt sør for Trondheim. La oss altså ta Ålesund og Martin Carlsen først.

Dagen etter, da jeg kom til Grand hotell i Ålesund ble budet Larsen min fortrolige og min støtte.

«Martin Carlsen?» sa han. «Jo det er en hyggelig mann. Og den største rederen her omkring. Men det er ingen idè å ringe til ham, det er best å reise ut til ham direkte. Han bor i Brandal, en halv times båtreise herfra. Det går vel an å snakke med ham. Men selfangst – ha, ha, ha. . .»

«Tror De det er umulig?» spurte jeg.
«Nåja – umulig . . . » smilte han. «Ingenting er vel umulig for kvinner nå for tiden. Skjønt jeg har vanskelig for å tro det.»

Jeg reiste ut til Brandal med et svakt håp, dempet av stor tvil. Planla en retrett og forsøkte å gjøre den så lite ynkelig som mulig. Tromsø og skipsrederne Jakobsen hadde jeg ganske visst i bakhånd, men gikk det ikke i Ålesund så gikk det vel ikke i Tromsø heller . . .

Martin Carlsen bodde skipsrederkongelig ved Brandals grønnfargede vann. Nedenfor den store villaen lå en praktfull hvit kontor- og lagerbygning dit selfangsten blir bragt for å bli tilberedt og transportert videre. Spekket til margarinfabrikkene, skinnen til pelshandlerne.

Han tok i mot meg med robust vennlighet, leste John Giævers brev og så igjennom sjøfartsboken min både grundig og nøye.

«Jaså, De vil være med på selfangst?» sa han.
«Det er et uvanlig ønske for en kvinne. Er det sensasjonslyst kanskje?»

«Nei» svarte jeg. «La oss i stedet kalle det eventyrlyst. Og et gammelt ønske.»

Han så ut gjennom vinduet og pekte plutselig.
«Se ut et øyeblikk! Ser De den båten der borte?»
Jeg så en liten hvit båt på et par tre hundre tonn langsomt krype forbi mot bakgrunnen av et stort svart fjell.

«Polarbjørn» som skal ut på selfangst i slutten av neste uke er ikke stort større,» sa Martin



Skipsreder Martin Carlsen. Foto Ishavsmuseets arkiv

Carlsen. «Skremmer det Dem ikke å reise opp i Ishavet med en slik liten båt?»

«Nei» svarte jeg. «Det er meget i livet som skremmer meg, men ingenting som har med hav og båter å gjøre. Det høres kanskje som skryt, men det er virkelig sant.»

«Det er blitt skrevet så mye latterlig og unødig om selfangst,» fortsatte Carlsen. «Idiotiske ting om at vi flår selen levende. Visst er det et blodig slakteri og visst er det synd på dyrene. Men en bonde slakter jo kalven sin og hugger hodet av kyllingene sine. Og selfangst er en viktig næring. Det nytter ikke å være sentimental. Vi vil ikke ha noen sensasjonelle artikler om «mord på forsvarsløse selunger».»

«Jeg vet det,» svarte jeg. «Og det er ikke slikt stoff jeg er ute etter. Jeg vil skildre et hardt arbeid i et hardt klima. Og kanskje nettopp fordi jeg er kvinne.»

Han smilte litt og så betenkt ut. Solen strømmet sterk og gul inn gjennom de brede vinduene.

«Polarbjørn» blir nok betraktet som en av de beste skutene innen hele fangstflåten» sa Carlsen. «Men den er som sagt ikke stor. Og det gjelder å ha mange mann ombord og sende dem ut på isen når man treffer på en selflokk. Bekvemmeligheten er redusert til det aller nødvendigste for å få plass til lasten av skinn og spekk. Det er 24 manns besetning, mannskap og skyttere. Så noe større albuerom er det ikke akkurat. . .»

«Jeg nøyer meg med hvilken som helst liten krok.» innskjøt jeg. «En sovepose på dørken et sted Og en plass til skrivemaskinen et par timer om dagen. . . .»

Smilet hans ble bredere.

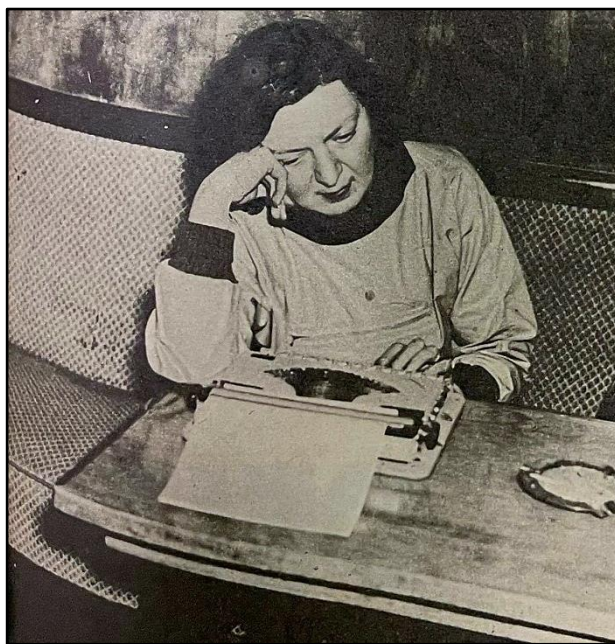
«Når De godt og vel er inne i isen, kan De kanskje skrive,» sa han. «Selfangere er sterke skuter. De må tåle presset av polarisen. Men i åpen sjø ruller de som flasker hvis det blir kuling.»

«Nå?» spurte jeg rent ut. «Hvilke muligheter har jeg? Får jeg bli med?»

Han lukket sjøfartsboken min med et lite smell og rakte meg den. Audiensen var øyensynlig slutt.

«Reis tilbake til Ålesund og vent,» sa han. «Personlig tror jeg at De kan klare ferden. Men jeg må snakke med skipperen på «Polarbjørn», kaptein Marø, om saken. Hvis han går med på å ta et kvinnfolk med seg opp til Ishavet, så har ikke jeg noe imot det. De skal få beskjed snarest.»

Så reiste jeg tilbake til Ålesund litt mer forhåpningsfull. Måkene fulgte den store sjøbussen på hvinende sterke vinger, med klagende hungerskrik. Det første forsøket var gjort. Å få bli med til selflokkenes store årsmøte i polarisen etsteds, nå da det arktiske vintermørket begynner å vike for lengre soldager. I drivisen utenfor Newfoundland, i farvannene vest for Grønland. Og Martin Carlsen hadde ikke sagt nei. Nå gjaldt det bare å



Magda Lagerman med skrivemaskin. Foto frå bladet Illustrert

vente. Og ikke la tankene ta altfor meget på forskudd av solbelyste, endeløse isvidder.

Jeg sov litt urolig den natten, med Ålesunds skrikende måker utenfor, med havvinder dunkende mot vinduet. Men jeg behøvde ikke å vente lenge på beskjed, den kom allerede neste dag: kaptein Marø viste seg å være en modig mann, han hadde heller ikke sagt nei til en kvinne ombord! Ganske visst, sa Carlsen i telefonen, hadde «slikt noe» aldri hendt på en selskute, og skipperen hadde nok vært litt betenkt. Men som sagt – en gang måtte jo bli den første. Jeg var altså velkommen! «Polarbjørn» ville ta imot meg med åpne armer. Som «messegutt», som stuertens håndlanger.

Og så kan ishavseventyret begynne! Jeg har fått hyre!

Vi utruker oss for Ishavet

Vi legger ennå trygt fortøyet i Ålesund havn og ruster oss til ishavsferden. Vi har tanket olje for tre måneders behov, og nå kjører bil etter bil frem til skuta utetter kaien. Med proviant, med geværer og ammunisjon, med kvasse «hakapiker» som man fort og effektivt slår ungselen i hjel med.



«Polarbjørn», her i Stretet i 1956. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Og mannskapet har begynt å komme ombord med skipssekkene sine. Det er som regel de samme karene hver sesong, barkete sjøfolk, øvede skyttere i ishavsbesetning. Selv om de hvert år etter endt tur sverger en dyr ed på at de aldri mer vil fare på ishav, så vender de likevel tilbake. De får uroen i blodet når skutene begynner utrustningen – spenningen ved fangstlivet driver dem, håpet om storfangst og god fortjeneste. Er lykken ute kan en selfanger på kort tid tjene like meget som et helt års hyre i vanlig fraktfart. Kanskje det er en viss lengsel også – etter de endeløse isviddene, etter den lyse polarnatten.

Ja, stor er «Polarbjørn» ikke, men sterk, en riktig liten vikingkjempe mot isens skrutak, og moderne utrustet med ekkolodd og radiotelefon. Det er underlig å se hvor praktisk og formålstjenlig hver tomme ombord er utnyttet. Lugarene er små, men nokså bekvemme med køye, bord og stoppet langsofa. Jeg bor helt fyrstelig i rederlugaren, en liten salong skiller

meg fra skipperens residens. Så går det en meget smal leder, laget for folk med sjøben og uten overflødig fett på kroppen ned til maskinistens og styrmennenes lugarer, til befalsmessen og byssa. Ovenfor meg er kommandobroen, og går jeg ut på dekket, ser jeg tønner i den høye masten. Det er deroppe skipperen kommer til å være mange timer i døgnet så snart vi når isfeltet. For å finne fremkommelige renner i isen, for å unngå farer, for å speide etter selflokker.

Mannskapet, skyttere og fangstfolk, har sine lugarer i baugen med to, tre køyeplasser i hver. Der har de også den lille messen sin, maten henter de fra byssa midtskips.

Dette at jeg bor i den fine lugaren til rederen betyr ikke på noen måte at jeg skal være arbeidsløs passasjer ombord. Jeg har allerede fra begynnelsen klargjort mitt standpunkt for skipperen: at jeg vil ta del i ethvert tenkelig arbeid ombord og ta ordre som enhver annen av mannskapet.

«Men de vil vel ikke flå selen?» smilte han.

«Jeg vil i det minste forsøke» svarte jeg.

«Nå – forsøke kan De jo» sa skipperen

«Og arbeid blir det sikkert. Stueren blir nok glad for å få litt hjelp. Hvis han blir sjøsyk. Eller polarsyk der oppe i isen. Hvordan er det med Den selv forresten? Er De sjøsterk?»

«Jeg tror det» skrøt jeg. «Jeg har i hvert fall tålt stormen i Biskaiabukten.»

«Vel, vi får se» smilte han igjen. «Disse selskutene likner ikke andre båter i verden. De er bare bygget for isen. Hvis det blir kuling på reisen oppover og det blir det nok, så gjelder det bare en ting: å holde seg godt fast i noe.»

Mens båten blir fylt med det nødvendige, mens vinsjene går og livbåtene surres, vandrer jeg rundt. Opp leiderne og ned av dem, går i de smale gangene, titter inn i maskinrummet hvor dieselmotoren arbeider, gjør meg kjent med min nye lille verden. Og som så mange ganger før blir jeg grepet av en nervepirrende fryd over å være ombord før avreisen mot nytt vann og ukjent mål. Å føle dette eiendommelige fellesskapet med selve fartøyet, med dørk og skott, ja, med selve skroget. Jeg har ikke vært ombord mer enn en dag, men «Polarbjørn» er allerede blitt mitt hjem. Jeg ser allerede litt fiendtlig og overlegent på de andre skutene på havnen. Og jeg føler hva jeg antar hver mann ombord føler, fra skipperen ned til yngstemann: måtte vi komme først til fangstfeltet, måtte vi få den største og mest verdifulle lasten.

Fra den 23. mars er selen lovlig. Ungen til grønlandsselen, har den fineste pelsen, den såkalte «whitecoat». Er man heldig med været, kan man på tre døgn seile opp til isen utenfor Grønland hvor selene samles. Men det kan også ta en uke eller mer. Men kan regne med sterke stormer på denne tiden av året nettopp deroppe i Vesterisen, man kan komme ut for maskinskade og bli nødt til å snu. Derfor går alle selskutene ut i god tid og samtidig, og derfor blir det et fullkomment kappløp opp til de vidstrakte

fangstfeltene. Og derfor rustet hver skute seg til tennene, sammenbitt og alene.

På min orienteringstur gjennom skuten finner jeg stueren i den minimale, men skinnende rene byssa. Han ser selv svært fin ut i den hvite jakken sin, og han har et vennlig blikk bak brillene. Etter utseende å dømme kunne han godt være kelner eller hovmester på en større restaurant i en kontinental by, men da jeg spør ham om det er hans første ishavstur ler han høyt. Å nei – han har seilt til isen i mange år, han som de fleste andre ombord. Og han tar takknemlig imot mitt tilbud om hjelp i byssa. Den vanlige messegutten har visstnok så lett for å bli sjøsyk, og da er det kjekt å ha en som kan skrelle poteter, besørge serveringen i messen og meget annet.

Sjøsyk, ja – hvem vet, kanskje må jeg selv henge som en hjelpeløs bylt over rekken om noen dager og ofre både frokost- og middagsmaten. Måtte Poseidon, som jeg har stått på god fot med før, være meg nådig denne gangen også.

Skipperen, styrmenn, maskinister og stueren har fast lønn, skytterne og fangstfolkene har bare prosenter av fangsten. De reiser på egen risiko, de kan komme hjem som formuende karer, men det kan også slå klikk. Den personlige utrustningen for en ishavsfærd koster en hel del, og de er derfor garantert 70 kroner om uken for at de i tilfelle av absolutt uhell ikke skal bli helt utfattige. Jeg blir naturligvis påmønstret uten lønn, men med håp om skinn til en selskinnskåpe. (Og kanskje en isbjørn – død eller levende. For sikkerhets skyld har jeg anskaffet meg en tåteflaske. Det er nok kondensert fløte ombord og en sel- eller isbjørnunge skal kanskje få bli passasjer ombord.)

Jeg føler meg godtatt ombord i «Polarbjørn», -akseptert. Det hører ikke til denne hardføre, vante ishavsbesetningen å vise noen større forundring eller bryte ut i ovasjoner. En kvinne på selfangst – nå, det har aldri hendt før, naturligvis. Og mars er en vanskelig måned oppe i isen. «De burde reise til Grønland i mai,»

sier de. «Da er det den rene lysttur med sol døgnet rundt.»

Men da jeg forklarer at en lysttur ikke inngår i mine planer med denne ekspedisjonen, da forstår de og nikker: «ja, ja, skal man se selfangst fra den hardeste siden, så skal man ut nå . . . Men De må sannelig ha mannsmot som våger Dem ut på det.»

«Nei,» svarer jeg. «Mannsmot har jeg ikke. Men hva er det i veien med kvinnemot?»

«Neida!» svarer de. «Mot er mot og det vil nok gå bra.»

Det regner vedholdende og blåser friskt, båten ruller lett enda den ligger ved kaia. I messen hvor befalet spiser når lastearbeidet tillater det, snakkes det mest om vær og vind. Det har vært kuling i Norskehavet i fire uker og det ser ut til å fortsette, så overfarten kan bli vanskelig. Førstestyrmann, en femogseksti år gammel mann som vel snart skal slutte med ishavsturene, snakker mørkt om forårets ulykker i Vesterisen og omkring Newfoundland. Syv skuter har forlist der, ble borte med mann og mus. Og helt uten spor. Ikke en livbøye en gang hadde man funnet etter dem. Han skottet bort på meg mens han snakker. Montro om hun blir redd, svensken? Men jeg trekker litt på munnen og sier det jeg virkelig tenker: dø vil jeg ikke, akkurat nå syder livet i meg, fullt av spenning og polarfriskt. Men skal det skje så hvorfor ikke like godt en hastig og dramatisk død i et rent hav? Men forresten . . . de fleste skutene vender jo hjem igjen med mann og fangst.

Skipperen på en ishavsskute går ikke omkring i uniform med gulltresser. Kaptein Marø ser ut som hvem som helst annen av besetningen, en «kjekk kar» i sjøstøvler og oljehyre. Og han arbeider som en av besetningen også, er overalt og alle steder, tar et krafttak der det trengs uten tanke på kapteinsverdigheten. Og folkene snakker med ham uten krus, her brukes ingen titler, han er rett og slett «Marø» for dem. Men alle ordrene hans blir adlydt, fort og uten kommentarer. Over hele skuten merker man en



Kaptein Henrik Marø, her i Stretet i 1956. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

svak, men umiskjennelig sildelukt. «Polarbjørn» har nemlig vært ute på sildefiske et par måneder nå før selsesongen. Og tross grundig spyling og skrubbing henger sildelukten i. Men man venner seg til det. Og som en av fangstmennene sa: «Bare vent til vi får skuta full av skinn og spekk! Da kan man snakke om parfyme. Vi har en masse salt med oss til å lagre selen i, men likevel må vi ha gassmasker på oss for å kunne arbeide i lasterommet. . . »

Men man venner seg til alt. Til dieselmotoren også. Ennå hører jeg den som noe fremmed, men jeg vet at om noen få dager er den blitt ett med mitt eget åndedrett, gått inn i pulsen med sin dunkende rytme, og den vil virke søvndyssende om natten i den smale køyen.

Hvor lenge varer ferden? Når kan vi regne med å være tilbake igjen? Tja, - det er umulig å svare på, det er det ingen som vet. Det kommer som sagt helt an på været og fangstlykken. Det er

først og fremst grønlandsselen vi er på jakt etter, den som nettopp nå begynner å yngle på isen utenfor Grønland og omkring Jan Mayen. Så er det den betydelig større og mer stridbare klappmyse (en fullvoksen han kan veie omkring 300 kg.)

Dens unge har en meget etterspurt, silkebløt pels, kalt «blueback» på fagspråket. Skulle fangsten bli utilfredsstillende og utilstrekkelig, ja, så går vi videre til Newfoundland og venter på gammelsel, hvor den søker hen etter å ha født ungene og pare seg på nytt i drivisen omkring Jan Mayen. Der – ved den stormfulle kysten til Newfoundland kompletterer vi lasten og kan så sette kursen hjemover. Reisen kan ta omkring tre måneder.

«Men» trøster skipperen meg, «det er jo alltid en mulighet for at jeg kan få vende tilbake til sivilisasjonen om en måneds tid. Vi møter sikkert flere skuter som enten har vært så heldige å få en rask og full fangst eller som er for små til å våge seg opp til Newfoundland. Og da er det bare for meg å pakke skipssekken og gå over på en båt på hjemvei. Hvis jeg vil og hvis jeg har fått nok av ishavet.» Men jeg tenker nok å henge med. Og se polarvinteren flamme opp og bli vår.

Jeg har stått i timevis på fordekket ved det åpne lasterummet og sett det bli stuvet fullt av store tanker med reserveolje, med vann og salt, med våpen og ammunisjon, med alt det for meg så nye og forunderlige som hører selfangst og langreis til. Da jeg ble så passende gjennomfrossen i ruskeværet, gikk jeg inn i den varme byssa og fikk en kopp sterk, glohet kaffe av stuerten.

«Det gjør ikke noe om De blir forkjølet,» sa han. «Så snart vi kommer opp i isen er all forkjølelse borte. Det finnes ingen basiller deroppe. Der kan man gå tynkledd og gjennomvåt i timevis uten å bli syk. Det hender ofte at man raser gjennom isen helt opp til halsen. Da fryser klærne til is på noen sekunder. Men hvis man skynder seg ombord og skifter, er man straks like kjekk igjen. Nei – forkjølet blir man aldri deroppe i isen.»

Så går jeg opp i den fine lugaren min og strekker meg i køya en stund. Luften er mettet av hav her ved kysten, og vinden gjør en trett. Forresten leter det på et par ben som ikke på lang tid har tråkket et dekk å klyve over høye terskler og opp- og ned såpeglatte, steile ledere. Ventilen i lugaren er ikke rund, men firkantet, stor som et lite vindu, og fra køya der jeg ligger ser jeg en lysegrå regnhimmel, mørkt vann med grønne skiftninger og i bakgrunnen svarte fjell med hvite snøflekker. Barskt, kaldt og vakkert.

Jeg døser litt, men så gløtter skipperen på døren.

«Aftensmat!» sier han. «Kom nå så går vi ned og spiser. Og så skal vi sørge for at De blir påmønstret.»

«Og i morgen skal jeg kjøpe sjøstøvler,» sier jeg mens vi trasker ned. «Og oljehyre. . . »

«Glem ikke sydvesten,» ler han. «Den trengs nok hvis De vil opp i mastetønnen.»

Og snart er første dag på «Polarbjørn» slutt. Enda et par timer går dieselmotoren, forsyner skipet med lys og varme. Men så stilner den og da blir det natt ombord. Hvis en da vil sitte oppe for å lese eller arbeide, får en tenne petroleumslampen som finnes i hver eneste lugar. Men jeg sovner nok, en sunn sjømannssøvn. I morgen blir det en lang dag, med legebesøk, påmønstring, proviantering. I morgen er det igjen meget å se, å høre på, å venne seg til.

Og om et par dager er vi på vei, bevepnet og mannsterke. Mot isen og selen. Gjennom kuling og kanskje storm.

Med «Polarbjørn» mot Ishavet

Ishavsskutene har ligget tett på havnen i Ålesund de siste to døgn. Over alt ser man de brede, sterke skutene med de karakteriske mastetønnene høyt oppe. Og over alt er det blitt rustet, proviantert for langfart, og snakket en hel del om værutsiktene, om isforholdene. Isen ser ut til å drive vestover i år, og det kan bety vanskeligheter. Både skippere og mannskap har

gått på besøk til hverandre og avskjedsordene er som oftest: Nå, vi møtes vel igjen der oppe i isen og får oss et parti poker . . .

Nå har vi imidlertid forlatt selve Ålesund og ligger påmønstret og klar for avreise i Brandal, ved rederens private brygge. Og om en time eller to kaster vi loss for alvor. Om jeg er redd? Nei – med selve ordet mot skremmer meg litt, det er blitt brukt litt for ofte de siste dagene. Ryktet om at en kvinne skal bli med på selfangst har spredt seg i den lille byen, og jeg har nesten ikke kunnet snakke med et eneste menneske uten å høre frasen: «De må sannelig være nokså modig som tør bli med på det!» derfor har jeg begynt å gruble litt over spørsmålet om det virkelig kreves mot til dette og om jeg har nok av den varen. Men – det får vi jo se etter hvert. Forberedt på det meste er jeg i hvert fall. Og godt rustet både mot storm og kulde – med islender, oljeklær, sydvest og sjøstøvler.

Isbjørndrømmer og dynamitt

Mitt ønske om å få en isbjørn med meg hjem vant gehør ombord. Hele besteningen har som en mann lovet å holde utkikk etter en passende unge, og skipperen vil, når vi er kommet opp i isen, pr. radiotelefon underrette de andre selfangerne om at det svenske kvinnfolket på «Polarbjørn» vil ha en levende isbjørn som køyekamerat.

Nå – fullt så galt som å ha bjørnen i køya blir det naturligvis ikke, vi har tatt med oss materiale til et bur, sterkt nok til å motstå en årsgammel isbjørnunes forsøk på å bryte ut.

Det står en livbåt like utenfor ventilen min, så nær at jeg kan nå den med hånden. En livbåt lover jo en relativ trygghet for en sjømann, men i dette tilfellet er tryggheten sannelig tveegget. Livbåten er nemlig lastet med dynamitt – hvis vi blir nødt til å sprengte oss frem gjennom isblokkene. Derfor ser jeg på den med en viss respekt, den grå presenningen skjuler en fare. Men lunt og hele tenningshistorien ligger vel forvart i skipperens lugar.

Det jeg ikke allerede nå vet om selfangst og ishavsfærd er ikke verd å vite. Jeg mener rent



Grønlandssel Vesterisen 1958. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv

teoretisk. Karene forteller mer enn gjerne, både i befals- og mannskapsmessen.

Selen, ja. Det er først og fremst grønlandsselen vi skal på jakt etter. Det er en typisk havsel som mesteparten av året sprer seg over vidstrakte områder av ishavet men begynner å samle seg tidlig på forvåren i større flokker for å dra av sted til yngleplassene. Den føder ungene sine på tre bestemte og godt atskilte områder: I Hvitehavet, i Vesterisen i nærheten av Jan Mayen og ved Newforundland.

Grønlandsselen er et meget selskabelig dyr, og hvis vi er heldige, kan vi støte på en kjempeflokk på flere tusen sel, som kan gi oss full fangst ganske snart. Hver flokk har sin leder, det er den selen som ligger nærmest åpent vann og tryggheten i sjøen. Da gjelder det for skuten å nærme seg flokken forsiktig til man kommer på skuddhold. Og da er det skytterens tur, han får legge an og med kvikt, sikkert skudd treffe lederselen i hodet.

Ser de andre selene at lederen ligger stille og ubevegelig aner de ingen fare og bryr seg lite om skutene og den fremmede menneskelukten. Men bommer skytteren – ja, da blir det et veldig plask og på et eneste øyeblikk er hele flokken borte. Ungene, de ennå ikke svømmedyktige, blir naturligvis liggende igjen på isen og blir lett tatt av fangstfolkene. Men det er ikke bare det bløte, hvite skinn deres vi skal ut etter, det er også de voksne selenes dyrebare spekk.

Nåja – mer om selen siden. Når den blir et levende, tusenfoldig faktum for meg. Nå er det bare avreisestemning, reisefeber, spenning.

Selfangere og sjøsyke

Ja – nå venter vi bare på at skipperen skal komme ombord. Alt er surret, ferdig og klart. Det er en slags sprekkeferdig stillhet over hele skuta, motoren dunker sakte og mannskapet står og henger i små klynger på dekket, solen skinner varmt men det er en bitende frisk vind. I byssa plystrer stuerten over kasserollene sine, lavt og litt melankolsk. Og måkene kretser omkring oss, kvikke og utallige over dette fiskerike vannet.

Selv går jeg for tiende gang ut på dekket og speider langs kaia. Kommer ikke skipperen snart, så vi kan kaste loss? Til sist holder jeg ikke ut lenger, jeg går ned leideren til nedre dekk og finner en gammel fangstmann fra Tromsø bøyd over relingen.

«Ja,» sier han, «vi får snart nok huske. Han blåser friskt i dag.»

«Han gjør så,» svarte jeg

«Jo, jo,» smiler han «Det er et hell for deg at du ikke er sjøsyk, jente. Jeg husker en gang en ishavstur på en annen skute. Det var vanskelig å få folk det året, prisen på skinn og spekk var lave, så vi fikk en uøvet besetning med oss. Nå, vi fikk en vanskelig overfart med sterk kuling. Og hele besetningen var så sjøsyk, at de lå som døde i lugarene sine. Og de kunne ikke gjøre det spor nytte ombord. Til sist gikk skipperen ned til dem og truet med å skyte den hvis de ikke straks sto opp og tok vaktene sine. Men de la bare stille som mus og orket ikke engang å svare.»

«Skjöt han da?» spør jeg.

«Nei! Han var en hyggelig kar. Men han ble vel lei av å passe hele skuta så godt som alene. Han tekte bare å skremme den litt. Men de kom seg ikke før vi var oppe i isen. Og bleke og matte va de. Ja, du – slikk er det å være sjøsyk for alvor.»

Klar til avgang!

Solen steker og det høye, norske kystlandskapet er et trygt landfeste å hvile øynene på. Skjønt sneen ennå kjøler fjellryggene lyser allerede spe grønne planter i villahagene nedenfor. Ja, det er vår her, umiskjennelig og triumferende.

Et par mann hiver ombord en medisinkiste. Den er stor og tung, fullstappet av alle tenkelige legemidler, til og med penicillin og aureomycin finnes det til bruk mot selfangernes verste trusel, den såkalte «spekkfinger». Det hender nemlig ofte at fangstmannen skjærer seg i fingeren når han flår en sel, og at han da blir utsatt for forgiftning på grunn av et smitteemne i selens blod og spekk. «Spekkfinger» er en yrkessykdom som utelukkende hører til selfangeren, den kan forårsake voldsomme smerter og hvis såret ikke blir behandlet straks, kan det medføre amputasjon av fingeren. Og siden jeg tenker på å forsøke meg på å flå en sel, er det godt å tenke på medisinkistens innhold.

Det er også godt å vite at en kasse i lugaren min er fylt med Chesterfieldsigaretter. En mann med tobakklister gikk rundt på skuta i går og jeg fikk 1500 sigaretter som min part – pluss et par bokser tobakk og noen pakker sigarettpapir. Reisen kan bli temmelig lang. Og vi får tobakken billig – ingen toll.

Til sist kommer virkelig skipperen og hopper ombord. Ja, han hopper virkelig, det fins aldri en landgang på en selskute, den er bygget for smidige og kraftige folk og ikke for uniformerte gentlemen.

«Jaha, nå bærer det snart av sted.» sier skipperen. «Men hvis du angrer deg så har du en siste sjanse til å gå i land nå. . . »

«Nei,» svarer jeg. «Det er ingen plass for anger her.»

Avreise altså. Endelig! Etter lange dagers venting. Nå kaster vi loss. Og foran oss er det gråsvart hav med hvite bølgetopper. Til dem som leser dette sier jeg som skipperen sier til hverandre: Vi møtes igjen deroppe i Ishavet. . . .



«Polarbjørn», roleg ver på oversegling. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Nå etter to døgnns reise med kurs rett på Jan Mayen, skinner solen fra en blekblå himmel som blir mer og mer gjennomsiktig, mer og mer melkehvitt jo nærmere isen vi kommer.

Hav, bare hav. Og en annen selskute et par sjømil foran oss. Det er «Veslekari», og vi kunne lett gå forbi henne, men vi hadde ikke noe hastverk. Selen blir jo ikke lovlig før den 23. mars og hvis dette overraskende gode været fortsetter, når vi fangstfeltet lenge før den til.

Sjøen er rolig. Det vil si, roen er relativ som alt annet. «Polarbjørn» ruller likevel nokså voldsomt, vi dekker med slingreskott og på fuktet bordduk til måltidene. Og skjønt skrivemaskinen min også står på et vått håndkle, viser den av og til en sterk tendens til å ville gli fra meg.

Et par av karene i baugen har vært sjøsyke. Men ikke jeg – til min store lettelse og nesten grenseløse stolthet. Besetningen er forbløffet. Dels over min sjøstyrke og dels over det uventet jevne og rolige været. Førstestyrmann som har seilt på selfangst i femti år, sier at han ikke kan huske at en marsreise noensinne har begynt så godt.

«Det ser ut som om du har hell med deg, du?» sier folkene til meg. Men skipperen smiler

«Bare vent! Blir fangsten dårlig så skylder vi på deg. Kvinnfolk ombord. . .»

Det hersker demokrati ombord. Skuten er besetningens like meget som skipperens. Her finnes ingen merkbar gradsforskjell, ingen befalstone. De av folkene som ikke har vakt samler seg gjerne oppe på kommandobrua, står der og henger, synger og prater. Eller også fyller de den lille trange radiokahytten, hvor skipperen sitter og snakker med de andre selskutene for å kontrollere posisjonene, gi værrapporter og annet. Ja, foreløpig er det samhold mellom skutene. Men siden, der oppe i isviddene når fangsten begynner, skal det kunne bli den rene krigen.

I dag er flåknivene delt ut, kraftige, bøyde, uhyggelig skarpe.

«Gå til skipperen så får du en, du også,» spøker en fangstmann. «Men han tør kanskje ikke slippe deg ut på isen. Du kan forsvinne i en råk. . .»

«Tøv!» svarer jeg. «Jeg har mønstret på akkurat som alle dere andre. Det er klart jeg skal ut på isen. Og fange bjørn.»

Bjørnen ja. Det snakkes meget om den. Hele besetningen er spent på om det vil lykkes å finne en passende bjørnunge til meg.

«Og finner vi ingen bjørn,» sier en skytter, «så kan det kanskje bli en hvalross i stedet. . . .»

«Eller også kan du ta en levende eskimo med deg hjem!» innskyter skipper'n.

Så går døgnene med sjøvaktenes strenge regelmessighet, med spøk og snakk, med lange timers hvile da man ligger i køya dysset i søvn av motorens dunk og skutas lette rulling.

Ja – eventyret som jeg så hodekuls har kastet meg inn i kan bli langt nok. Blir vi utsatt for maskinskade, noe som lett hender i isen, må vi gå til Island for å reparere. Og bare reisen fra Vesterisen rundt Jan Mayen til Newfoundland

tar ti døgn. Men for meg kan dette eventyret ikke bli for langt, en pikes umulige guttedrøm er blitt til virkelighet: jeg er ombord på en selfanger på vei til Ishavet og får leve et farefylt, spennende, hardført liv. Og en ting er sikkert – ingen skipsbesetning kunne ha vært mer kameratslig og hensynsfull enn «Polarbjørns». For en ensom kvinne blant menn.

Men – ferden er nettopp begynt og ingen vet hvordan den slutter. Og det har vært vanskelig å få folk til selskutene i år på grunn av de mange forlisene i fjor. Det skal ha stormet der oppe i isen slik at båtenes stålmaster knekket som fyrstikker. Det er deroppe faren kan komme.

Men foreløpig er det åpent hav som puster urolig. Dette vinterhavet smiler ikke, det er sint og hardt til tross for at solen forsøker å mildne den går tonen og leker frem forte blå og grønne lysskiftninger mellom bølgekammene. Det er ikke et vann som ønsker en reisende velkommen, det mumler bare: passer!

Og likevel vil jeg ikke bytte det med noe annet farvann i verden akkurat nå. Jeg føler meg som en pioner. Fordi ingen annen kvinne har fått være med på selfangst før. Og jeg håper inderlig at nervene mine holder, så jeg ikke plutselig ved en eller annen farefull og uventet situasjon eksploderer i kvinnelig hysteri.

Det er over et døgn siden jeg skrev de siste ordene. Siden da har skrivemaskinen fått ligge godt stuert inn i lugaren min. Værmaktene liker nemlig ikke at man skryter av å ha lurt dem, og Nord-Atlanteren slo plutselig om fra surmulenhet til vrede. I fireogtyve timer har vi slingret oss frem i sterk kuling med frådende sjøer vaskende over forskipet. Og i neste øyeblikk frøs vannet til is og forvandlet dekket til en skøytebane som var umulig å gå på. Luften ble kaldere og kaldere og stakk med tusen isnåler hvis man et øyeblikk stakk fjeset ut gjennom et av kommandobruas vinduer.

Å bevege seg ombord i den voldsomme slingringen krevde faktisk sterke muskler og en manns mot. Men tross kulingen har vi gjort god fart hele tiden. Det er fredag ettermiddag nå og



Hele forskipet er nediset, og sjøskvett forvandlet dekket til en skøytebane som var umulig å gå på. Her fra «Fortuna» i 1960. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

en gang i kveld kommer vi til å nå den første iskanten. Vinden har løyet litt, med er isende kald. Polarkulden kommer. Det er spennende timer, vi står for det meste på brua alle sammen, speidende forover. Havet er blyfarget og med frostrøyk over bølgene. Og det er tyve kuldegrader. Jeg er både trett og ordentlig gjennomfrossen men kan likevel ikke rive meg løs fra utsiktsplassen min på brua. Hele forskipet er nediset nå, blendende hvitt. Besetningen kjenner faren ved nedisingen og jeg aner den kanskje, men jeg ser også hele den fortvilte skjønnheten hos en sterk skute som djervt lar naturkreftene kle den eller kle av den som de vil – men den holder sin kurs.

Dette er alltid et utforsket farvann, ikke bare for meg som reiser for første gang med bankende puls og alle sanser vidt åpne. Enhver

erfaren fangstmann føler det samme. Isen er alltid skiftende ny hver vårvinterferd. Ingen vet hvilken motstand den byr på. Eller om den åpner seg villig og viser oss veien til en god fangstplass.

Nå er det mange fartøyer i nærheten av oss. «Fangstmand». «Polarsel», og «Veslekari». Og bak oss i skumringen glimter lysene fra «Eskimo».

En av karene har laget en kraftig livredningsline til meg og forsynt meg med en ispigg. Og etter en liten argumentering beseiret jeg skipperen og fikk min flåkniv.

Det er nok ikke så morsomt å være sel akkurat nå. Mens vi nærmer oss den – de treogtyve mennene og jeg.

Sel- og isbjørn

Det sies at folk som en gang har reist over polarstrøkene alltid vender tilbake eller at de stadig må trekkes med en lengsel etter de endeløse isviddene, og til den lyse polarnatten.

Mitt møte med isen ble møte med en ny forelskelse, øyeblikkelig og åndeløs. Da jeg så den første isranden dukke opp av det gråsvarte vannet, sto jeg med hendene hardt kyttet om rekken oppe på brua, med øynene blendet av blå og grønn is, overpudret med gnistrende sne. Og jeg overga meg på nåde og unåde til denne skjønnne og fremmede verden.

Det var skumring da vi nådde isen, og det var meningsløst å forsøke å forsere den om natten. Derfor krysset vi sakte frem og tilbake i åpent vann til det ble dag. Jeg sov ikke stort av bare spenning, og da vi ved daggry sakte kjørte inn mot knakende motstand, fikk jeg forståelsen av hva en ishavsskute virkelig duger til.

De første selene

Lett og sikkert klatret skipperen opp den nedisete leideren til den høye mastetønnen, som er et lite fort av stål og innredet som et manøvrerom med maskintelegraf og styreinnetning og forsynt med en kikkert hvor



Skipper Henrik Marø i riggen på «Polarbjørn», foto fra Oddmund Brandal.

man kan se isviddene i en omkrets av ti nautiske mil.

I og med at skipperen går opp i mastetønnen er hele ansvaret og praktisk talt hele arbeidet hans. Han manøvrerer alene båten sin frem gjennom isen og leter etter fangstplasser. Mannskapet driver omkring og venter, beredt til fangst, skytterne med geværer og patroner, de andre karene med flåknivene sine.

Vi oppdaget snart nok noen svømmende sel, men på de store dravisflakene omkring oss var det ennå øde og tomt. Det vi lette etter var storfangst – et samlingssted for hundrevis, tusenvis av sel med ukegamle unger. Men etter en times tid oppdaget skipperen en klappmyssfamilie på et flak. Vi saktet farten og med bankende hjerte skyndte jeg meg bort til skytteren fremme i baugen. Et par velrettede skudd og de to voksne selene lå døde. Noen av



Skyttarar i baugen på «Polarbjørn», her frå Stretet i 1956. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

mannskapet hoppet fort ned på isen og flådde dyrene på noen få minutter. Kjøttet ble kastet, men skinn og spekk ble langet ombord.

Ja, det var blod, meget blod på isen. Men det var blod etter en hurtig og barmhjertig død. De norske selfangerne har måttet gjennomgå en hel del på grunn av brannartikler fra forskjellige dyrebeskyttelsesforeninger ute i verden. Jeg – en kvinne, så nå med mine egne øyne at en hurtigere og mer effektiv avlivningsmetode ikke kunne tenkes, og at alt snakk om dyrplageri i forbindelse med selfangst er en urettferdig anklage mot en viktig næring.

Bjørn på isen!

Den lille nyfødte klappmyssungen lå igjen på isen, fet og rund og hjelpeløs. Dens skinn «blueback» er meget verdifullt, hver unge betyr åtti kroner. Man ofrer ingen skudd på den men dreper den med et eneste slag mot hodet. En av karene løftet nettopp hakapiken for å gi den det drepende slaget, da skipperen ropte oppe fra mastetønnen at den skulle bringes levende ombord for at jeg skulle få se den. Den ble løftet ombord og anbragt på lasteluken, hvor jeg satt en stund og klappet de sølvgrå hårene på dens fete rygg.

Men snart fikk jeg annet å gjøre – for under over alle under – en isbjørn kom tassende på isen

tredve, førti meter fra skuten. Det ble rop og leven ombord.

-Du er sannelig heldig, sa karene til meg. – At vi skulle møte en isbjørn allerede første dagen og ytterst på isen.

Skipperen ropte ned til meg:

-Vil du ha den?

-Ja! Ropte jeg tilbake. – Men levende!

-Det går ikke, den er for stor. Men vi skyter den, så kan du få med deg skinnen, hvis vi ikke finner en mindre bjørn til deg . . .

Så la skytten an, et skudd smalt og etter et par luftsprang falt bjørnen ned i en råk og ble liggende livløs i vannet. Karene skyndte seg etter den, fisket den opp med kroker, og så kom også bjørnen ombord og ble lagt for mine føtter. Alle som hadde fotografiapparater ombord



Skipper Henrik Marø poserer med isbjørn, her på «Polarbjørn» nr.3 i 1961. Foto frå Magnar Aklestad.

sprang etter den, og det ble tatt mange bilder av bjørnen og meg. Men så satte skipperen fart på skuta igjen, og vi fortsatte vår ferd gjennom knasende, gnistrende is. Mens bjørnen ble flådd på luken til lasterommet.

Vi venter på storfangst!

Hele dagen har skipperen stått oppe i tønne. Hele dagen har vi albuert oss frem gjennom ishavet. Og mannskapet har mest stått på brua, speidet og diskutert. Det finnes bare en eneste tanke ombord nå – og det er storfangst. Den som betyr tusenvis av kroner for hver mann. Men ingen vet hvor selen finnes, den selskapelige grønlandsselen med sine kritthvite unger. Den yngler gjerne på større flak nær det åpne vann, men Nordishavet er uendelig. Vi kan finne et slikt sted allerede noen hundre meter borte, vi kan også komme til å måtte lete i enda noen dager. Så vi krysser omkring og leter. Da skipperen kom ned fra tønne til en hastig middag, sa han:

-Gudene vet hvor i Nordishavet vi er. Slik som vi har veivet omkring. . . .

Vi snakker fremdeles med de andre skutene pr. telefon, men det egentlige samholdet er slutt. Det er kommet en lett rivalitet i tonen, og nå snuser alle skutene omkring på egen hånd og leter.

Været er blitt betydelig dårligere. Bitende snebyger driver over isen og vanskeliggjør utsikten. Det er nord-ost kuling og i åpen sjø hadde vi sikkert fått kjenne den for alvor. Men her dempes sjøen av den tykke issørpen, vannet blir smult, isen bølger bare av og til i lange dønninger.

Og i morgen får vi kanskje spise bjørnebiff. Det gjør meg litt ondt, når jeg står på brua og ser ned på dekket, hvor bjørnen ligger flådd. Den hadde gått langt, den hvite bjørnen. Helt fra Grønlands fastland hadde den trasket og svømt for å komme til iskantene, hvor livretten hans, den unge selen finnes. Og så hadde vi overrasket ham midt i et måltid, en halvspist selunge lå på isen der hvor bjørnen falt for skuddet. Men – liv

for liv. Her som overalt ellers. Og bjørneskinnet ligger der også. Jeg stirrer på det og tenker varme jegertanker. – Tallyho, Tallyhoo – vi har skutt en bjørn!

Men spenningen stiger.

Om ettermiddagen baker stuerten brød i byssa, hele båten blir fylt av den varme, deilige duften. Og tre fangstmenn og jeg slår oss til ro i messen ved et parti – bridge! Ja det høres utrolig, men vi sitter faktisk og spiller Culbertson på en liten selskute midt iblant de veldige ismassene.

Men det har da vært en begynnelse til fangst og jakt i dag, og vi føler oss opplivet, budene går høyt. Og en av karene kommer med nykøkt kaffe.

Jeg skrev engang tidligere at det ikke eksisterer noen merkbar gradsforskjell ombord. Det gjorde det heller ikke på overreisen. Men her oppe i ishavet blir det annerledes. Her merkes det at skipperen er den absolutt enerådende. Og når han går opp i tønne, så blir han fartøyets ånd, en slags menneskelig radar, den eneste som kan lede oss rett.

Nå er det andre dagen vi leter oss frem gjennom isørkenen. Alt omkring oss er storslagent, uendelig kaldt og dødt. Og likevel føler man at det lever noe – i vannet, gjemt bak beskyttende isvoller. Været er dårlig, disig med snebyger, «Nordsel», skipet som var med i Maudheimsekspedisjonen, krysser omkring et sted i de isete farvann ikke så langt fra oss. Den har gått som assistansebåt for selskutene i år. «Nordsel» gir oss værrapporter og andre opplysninger flere ganger om dagen, det er også en lege ombord der i tilfelle av akutte sykdomstilfeller.

Men ellers har vi ikke hatt føling med noen annen skute i dag, vi pløyer oss frem gjennom snetykken, alene og sammenbitte. Det er den andre fangstdagen i dag, vi har tatt noen enkelte selunger men storfangsten lar vente på seg. Og spenningen stiger.



Magda på besøk i maskinrommet. Foto fra bladet Illustrert.

Jeg kan stå i timesvis og se vår «Polarbjørn» bane seg vei gjennom isen. Til sist, da jeg nesten er frosset fast til vinduet oppe på brua, river jeg meg løs og går ned i byssa en stund for å varme meg. Eller helt ned til maskinen som dunker frem sin jevne varme. Men lenge har jeg ikke tålmodighet til å bli der. Jeg må opp igjen og se om det hender noe, til tross for at jeg fryser meg blå i de toogtyve kuldegradene.

Polardagen blir lang, både himmel og hav er hvite. Det braker som kanonskudd når tunge isblokker dunker mot skipssidene, det knaker i skroget og skjelver i master og rigg når vi presser oss frem gjennom isen. Av og til har vi åpent vann og så en ny isrand igjen og et nytt håp. Kanskje er dyrene der, kanskje blir det fangst om noen minutter. Eller også er det en liten isørken, livløs og uberørt.

Tredje fangstdagen begynner dårlig. Et par selfamilier og noen enkelte unger er alt hva vi har fått om formiddagen. Vi reiser gjennom lett,

tynn is som ruller som runde, kjempestore tallerkener omkring oss. Solen er blek, og det ligger frostrøk over isen som bølger i lange dønninger av havets tunge åndedrett. Det er kaldt, svært kaldt.

Men kulden stimulerer en også, den er så klar og ren. Mannskapet står på brua og dekket og venter på fangst, slår med armene for å holde seg varme, men ser friske og glade ut. Og vi har alle sammen fått farge i kinnene av vinden og litt sol. Når skipperen kommer ned fra sine lange timer i tønne, er han aldri sint og trett. Bare veldig sulten. Vi har forresten alle sammen en glupende appetitt. Stuertens kjempegryter blir omhyggelig tømt hvert måltid.

Ja, selfangst er et sjansespill, et lotteri. For den som vil ha sin bestemte lønn en bestemt dag, for den som vil leve et trygt og sikkert liv, passer ikke selfangstens eventyrlige langferd. Man må ha hasard i blodet for å kunne trives med det. Man kan juble over gevinsten, men man må også kunne tape med godt humør. Være en «good loser». Det kan hende at vi kommer hjem med full last, og da er hver mann noen tusen kroner rikere. Men det er også mulig at vi får pille oss hjem med så godt som tomt dekk og halen mellom bena. Da er hver mann fattigere enn da han dro ut.

Vi har jo en redningsplanke naturligvis: får vi ikke innen cirka ti dager en storfangst av de kostbare selungene før hårfellingen begynner, da går vi til Island, bunkrer der og reiser hele den lange veien til Newfoundland for å jage gammelselen – gammelhunden, som man sier. Og da blir det jo fortjeneste likevel.

Men vi har ikke oppgitt håpet om å få dekket fullt av «blueback» og «whitecoat», nei, langt ifra! Ishavet er uendelig, og vi har god tid. Forresten har vi gjennom radioen hørt at de andre skutene ikke har vært videre heldige, de heller.

Om en stund kommer vi inn i et isbelte, og nå har vi litt hell – noen grønlandsseler med unger har samlet seg her. Ikke mange dessverre, men

mannskapet begir seg ut på den gyngende isen og vender etter en stund tilbake med noen skinn. Og med en levende, blendende hvit selunge som spreller fortvilet da jeg tar den på fanget. Den er betagende vakker med de store, spillende mørke øynene i alt det hvite. Den gaper og skriker tynt til forskjell fra klappmyssungen som ikke har noen lyd, men bare er en sølvgrå taus ball av bare spekk.

Jeg stryker varsomt over det lille hvite hodet og tenker en hel del bitre tanker om mitt eget kjønn. For kvinnens lyst, for hennes ønske om å kunne kle seg i en whitecoatpels, må dette lille varmblodige, engstelige dyret ofres. Så legger jeg det på lasteluku og går fort derfra. Ennå er jeg ikke herdet nok til å se på at det blir drept på altfor nært hold.

Enda jeg vet at dets død blir barmhjertig og lynsnar. Og at det foruten mennesket har to enda grusommere fiender – isbjørnen og havet. Lett å være sel er det ikke. Når den skal føde ungene sine, trekker den seg av instinkt til drivisen, mot åpent vann, fordi erkefienden bjørnen mere sjelden våger seg så langt ut fra fastlandet. Men så blir i stedet havet en fare. Den nyfødte selungen er ikke svømmedyktig, og det varer mange dager før den kan være i vannet mer enn en halv time uten å drukne. Blåser det opp til kuling, kommer isflakene i så voldsom bevegelse at de hjelpeløst kravlende små krekene glir ned i vannet og forgår. Det sies at havet selv minker selbestanden atskillig mer enn både mennesket og bjørnen.

Storm over Ishavet

Været skifter fort. For et par timer siden hadde vi sol og lett bris, nå er det skyet og snebyger igjen. Værvarslingsprofeten vår, assistanse-skuten «Norsel», rapporterer: stiv nordostlig kuling opp til halv storm. Sikten er elendig og vinden friskner voldsomt. Det er meningsløst å fortsette å lete etter selen og dessuten farlig. Det var nettopp på grunn av liknende vær at så mange selskuter forliste i Vesterisen i fjor. Vi oppsøker en passende plass i åpent vann og ligger stille. Gjennom den vindpiskete ruten

oppe på brua ser jeg silhuettene av flere andre skuter mot den gråhvite himmelen. De trekker seg sammen for uværet.

Det kom nettopp en ny rapport: orkan over Jan Mayen. Vinden tordner omkring skuta, men sjøgangen blir dempet av isen som er vår største fare i storm. Den kan tårne seg opp og skru ned selv den sterkeste skute. Alt løst på dekk blir surret og skinnhaugene stues ned i lasterommet. Altsammen er fryktinngydende vakkert – den skifergrå himmelen, det mørke vannet. Hvit is som snur den grønne undersiden sin opp i lynende trusel, folkene i sjøstøvlene sine i sterk vind på det av selbold mørkerøde dekket.

Stormen kommer.

Vakkert og farlig. Skuta vår er som en liten festning, et sterkt lite fort – men hva formår vi hvis Nordishavet i fullt raseri vil det annerledes! Vi driver sakte og venter. Når stormen oss for alvor, søker vi oss inn i tykk is. Der er det ganske visst en risiko for å bli skrudd ned, men faren er størst i åpent vann. Hvis stormen driver frem en stor strimmel tung drivis mot oss, kan den presse skuta ned i dypet på et øyeblikk. Det er slik de fleste forlisene skjer.

Noen timer senere er det full storm. Vi er ute i åpent vann som formelig koker, skumringsgrått og frådende hvitt. Isflakene danser omkring oss, ruller rundt i heksegryten, men vi har funnet en relativt trygg plass, hvor vi skal ligge stille i natt og avvente stormens beslutning. Og den vil gi seg eller øke. Det ligger seks andre skuter i nærheten, lysene glimter av og til og forsvinner i snebygene. Det føles på en måte trygt å ha naboer.

Og hva gjør vi mens Ishavet stormer omkring oss? Oppriktig talt – vi bryr oss ikke om det. Skipperen og jeg har nettopp hatt en diskusjon om hvalfangsten på Sydpolen. Dit drar norske hvalfangere hver høst, og jeg tenker alvorlig på å reise ut og fange hval i september.

«Du klarer nok det,» sier skipperen. «Snakk bare med en reder i god tid. . .»

Fra Nordpolen til Sydpolen. Fra sel til hval. Ja, hvorfor ikke. Fjernere hav og større jaktutbytte.

Så spiller vi som vanlig litt bridge i messen, spinner oss inn i hjemmekoselighet som kan være bedragerisk nok med Nordishavets storm utenfor. Vil orkanen som er rapportert fra Jan Mayen strekke seg helt til «leirplassen» vår?

I drivisens farlige ly

Det verste er at uværet forsinker og ødelegger selfangsten. Men vi får trøste oss med det enkleste av alle trøstemidler: vi er ikke alene om dårlig fangst – dekket på alle de andre skutene er like tomt.»

Frivakten går til køys, og jeg går også til min lugar. Vi driver sakte i ly av kraftig is. Jeg hører støvletramp på brua over hodet mitt. Det våkes deroppe, og nede i maskinen er det også full beredskap. Situasjonen kan plutselig bli annerledes, den relativt sikre nattplassen vår kan vise seg å være risikabelt og tvinge oss til å søke bedre ly.

Jeg blir stående en lang stund foran ventilen, etter at jeg har tint et hull på den islagte ruten, og stirrer ut i den stormende polarnatten. Den er ikke svart, lyset er der ennå, den er tungt gråblå som en ladd tordensky og hvit av skum og is.

Det er underlig å tenke på våren. Jeg kommer ikke til å få se den bli grønn av gress og trær. Bare blå himmel og hav og gul av sol døgnet rundt – polarvåren.

Besøk i mastetønningen

Været er merkverdig. Full storm om natten og neste morgen bare en frisk bris og klart solskinn. Skipperen klatrer opp i tønningen i masten med besluttsom mine – i dag må det bli fangst.

«Får jeg bli med opp?» spør jeg.

Han ser opp på riggen og de lett nedisete leiderne.

«Tør du da? Du kan bli svimmel . . . »

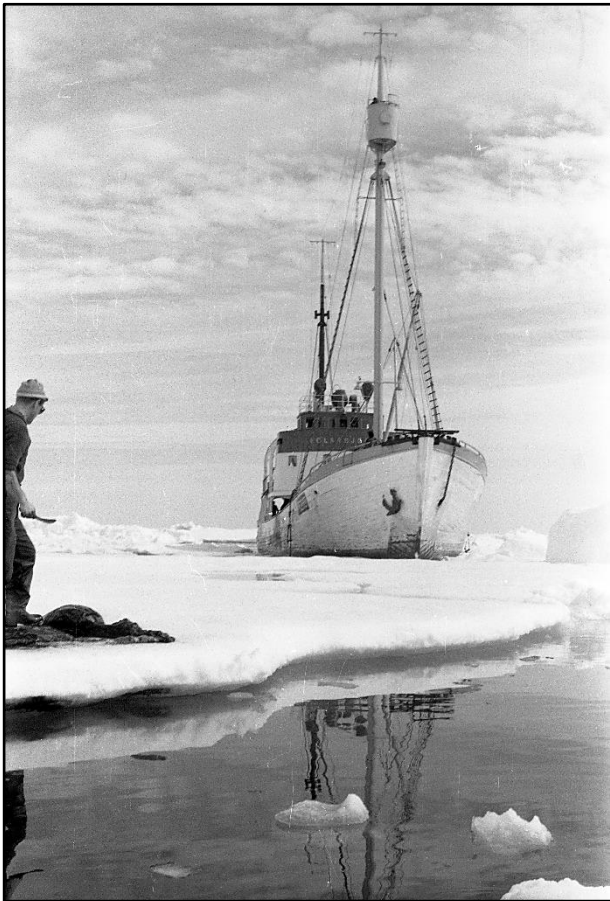
Men jeg tør. Jeg må simpelthen – hele besetningen står jo og ser på og lur på om jeg våger. Så klyver jeg beslutsomt opp på rekken og begynner å entre opp i høyden. Det er seksogtyve meter opp til tønningen, vinden begynner å rive i meg og solen blander. Wiren som jeg griper tak i er glatt av is, og et par ganger tror jeg at neste trinn blir mitt siste. Jeg vet at skipperen kommer bak meg, men jeg tør ikke se ned, jeg stirrer bare intenst mot den runde tønningen deroppe. Så når jeg den til sist og går inn gjennom den lille døren.

Og jeg får lønn for umaken – hele Ishavet åpner seg for meg i glitrende endeløshet. Vannet mellom isstrimlene er gråfiolett med hvite bølgetopper. Langt, langt borte ser jeg konturene av en annen skute, den høye masten og riggen er som en luftspeiling mot horisonten. Forøvrig er jeg et svimlende øyeblikk alene i isverdenen til skipperen kommer inn i tønningen for å begynne dagens speiding etter selen. Det er nesten vel trangt for to i det lille rommet, så jeg tar mot til meg og klatrer ned igjen, skuten ruller lett og støvlene glir livsfarlig på de glatte trinnene. Jeg føler meg virkelig en tanke lettet da jeg står på dekk igjen og spøker med karene om min luftreise. Det er minus atten grader, kinner og nese kjennes stive av kulde. For å varme meg, henter jeg en pøs og skurer dørken i salongen, noe som sannelig trengs. Sporene etter selblod følger en nesten inn i køyen. Og den tunge lukten av ferskt spekk.

En slagmark på isen

Ettermiddag. Vi har fått sel i dag, femten, tyve stykker. Dekket der nede ser ut som en slagmark og skinnhaugen er vokst betydelig. Et par store selhanner inngår i byttet. Et slikt dyr veier omkring tohunder kilo og må heises ombord med vinsjen – under latter og jubel.

Bilde av selfangst er voldsomt flott, men bare en fargefilm vil kunne gjengi hele dens dramatiske skjønnhet. Folkene på dekket, skjeggete, mørke i huden av vær og vind, den gnistrende grønne og hvite isen. Det klare røde blodet og skinnene, gråsvarte, svartbrune, blendende hvite. Og i bakgrunnen den lange masten, den sterke men



«Polarbjørn» i Stretet 1956. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

likevel grasiøse riggen og vinsjbommenes pekende fingre mot en gjennomsiktig blekgrå himmel. En skjønnhet som pulserer tungt i all sin friskhet.

«Det er vakkert,» sier jeg til styrmannen og peker ned på dekket, på bildet jeg ser.

Han stirrer på meg et øyeblikk, den gamle ishavsmannen som har fanget sel i femti år.

«Ja,» svarer han. «Det er vakkert. Og vet du hvorfor? Jo, fordi det er så rent og friskt. . . .»

Etter kveldsmaten går jeg inn i mannskapsmessen. En fangstmann fra Tromsø sitter der mons alene og legger kabal.

«Du har vært heldig hittil,» sier han. «Bra overfart og stormen i går klarte vi oss jo også fra. Men bare vent du – vi er ikke ferdig med

isen ennå. Eller rettere sagt isen er ikke ferdig med oss. Reisen er lang.»

«Hva er det du tenker å skremme meg med?» spør jeg.

«Jeg tenker slett ikke å skremme deg. Du er forresten ikke så lettskremt. Men hvor ble det av de syv skutene som ikke kom hjem i fjor? De forsvant bare med mann og alt de . . . Ne-i, ser du – Vesterisen, den stoler jeg aldri på»

«Denne gangen går det nok bra,» sier jeg med overbevisning. «Jeg er jo med.»

Da ler han høyt.

Solen daler, og vi går gjennom tykk, gnislende is. Vinden har gitt seg betydelig, og det er bare elleve kuldegrader.

Jeg skal gå opp i bestikklugaren hvor de fleste ombord sannsynligvis allerede er samlet for å høre værmeldingen og litt skippersladder gjennom eteren:

Når kommer storfangsten, når får jeg endelig begi meg ut på den hemmelighetsfullt lokkende drivisen?

Vi ligger stille ved en bred strimmel av kraftig is. Det er kveld og halvmånen lyser disig over den endeløse vidden. Det er som om «Polarbjørn» med sin lille verden av mennesker er kommet til en fremmed planet, hvor alt er stivnet, urørlig og dødt. Men likevel er det noe som lever. Isen knaker og hvisker i dønningen, og når vinden suser gjennom riggen, fører den selsomme toner med seg.

Jeg har vært ute på dekk en stund, sett og lyttet utover alt det frostkalde. Da jeg kommer inn i varmen igjen, kaster sivilisasjonens velsignelser seg imot meg: vi har sentraloppvarming, varmt og kaldt vann i kranene, vi spiser avvekslende og vitaminrik kost, vi har radio – på brua, i salongen og i messene. Vi har rommelige, nesten komfortable lugarer. Og likevel kalles livet på en ishavsskute primitivt. . . .



Båtfangst i Stretet 1956. «Polarbjørn» bak. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

O, gamle dagers selskuter! Små nøtteskall på tredve, førti tonn som gikk med seil opp til Ishavet . . . Og besetningene – forfedre til de samme menn som nå trækker «Polarbjørns» dekk – eventyrlystne oppdagere av de hvite viddene hvor eventyret lå på lur overalt. Det var havet som dro dem, isdekket og kaldt, den endeløse himmelen, sommernatt med midnattsol, vinterdag med nordlys. Trollbundet ble de aldri mer fri. Deres sønner og sønnesønner fikk det også i blodet. Men det ble ingen dødløse drømmere av dem. Det forteller Ishavets hverdagssaga.

Radioen, ja. Det er bare værmeldingene som interesserer oss, det er spenning i dem. Men når den velpleide dagsnyttstemmen fra Oslo forteller de siste nyhetene fra Midtøsten eller om en storstreik et eller annet sted, så hører vi knapt på. Hva angår det oss? Hva annet er det egentlig som angår oss enn det som hender ombord på skuta eller i drivisen rundt omkring. Alt annet i livet er så fjernt fra oss, og vi får ikke tid til å savne det. Jaktiveren pulserer i motorens rytme. Håpet om full last og stor fortjeneste.

Månen lyser inn gjennom ventilen min da jeg kryper til køys. Den er grønnhvit som et stykke is.

Storfangst ved Grønland

Vi har nettopp begynt på en ny dags ferd i frisk kuling som pisker vannet og vekker liv i isen. I

dagsnyhetene fra Oslo ble det sagt at det sto godt til med skutene i Vesterisen. En trøst for mangen mor og sjømannshustru.

En selskute likner ikke noe annet fartøy i verden. Ikke bare fordi den er bygget annerledes med et bredt, massivt skrog, med sin «ishud» og sin tønne av stål i den høye formasten.

En sjømann føler at hver båt er som et levende vesen, at den har en sjel. En ishavsskutes sjel er hissig og våghalset, ladet og barsk munter. Den tvinger sitt mannskap til å ta del i strevsom glede, i fort og hensynsløs rytme. Livet ombord er en stadig venting, dundrende frisk. Hvem vet hva som venter bak neste isrand?

Flåkniven slipes.

Vannet som møter forskipet glir ikke mykt og blått unna. Det er mørkt av isende motstand. Den motstand som en selskute er skapt til å bekjempe.

Skipperen har sovet lenge i dag, og før han endelig tørnet ut, sto vi på brua og trakk av utålmodighet. Ivei, iveri – vi har bare fått omkring hundre skinn hittil og dekket roper på mer. Men en ishavsskipper kan trenge å sove etter de bistert kalde timene oppe i tønne.

Karene sliper fråknivene sine, en sterk og eggende lyd. Knivbladene lyner i det blågrå dagslyset, kaldt og blått.

Nå går vi med full fart, den lange dønningen løfter oss, vi liksom glir over isen. Skipperen er oppe i ørneredet sitt. En ny fangstdag er begynt.

Fangsten er god

Vinden pløyer hard og sterk i vannet. Solen forsøker å bryte frem, men orker liksom ikke. Gråheten er for kompakt. Men vi har vært nokså heldige – nokså mange sel i dag og av den verdifulle «blueback»-sorten. Vinsjene har arbeidet med gnislende energi, og fangstfolkene har vært på farten med haker og flåkniver. Skipperen har styrt oss fra flak til flak som intet ondt anende selfamilier hadde valgt til boplass,

og geværskuddende smalt i den kalde ishavsluften.

Jeg skle gjennom den blodige issørpen på fordekket frem til skyttere. Deres skuddsikkerhet er forbløffende. Skuta er urolig, den slingrer og blir løftet av isen, frostrøk og snebyger vanskeliggjør sikten. Og likevel hender det sjelden at de må ofre to skudd på ett dyr. De sikter alltid mot hodet. Et eneste vellykket skudd og selen er død.

Tyve kuldegrader. Det brente i kinnene og jeg var nesten åndeløs da jeg kom inn igjen og gikk opp i den varme salongen. Fra vinduene der har jeg en mer beskyttet utsiktsplass over fangstens skuespill fremme på fordekket.

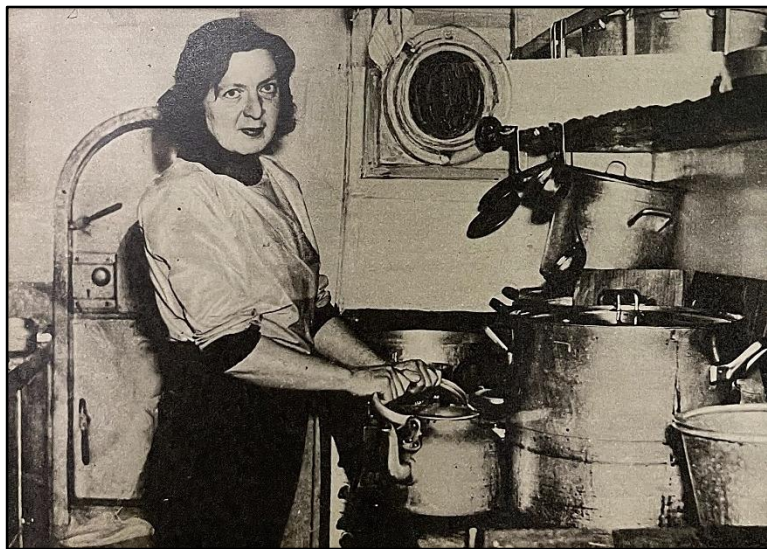
For et underlig ansikt mannen får når han holder i et våpen. Øynene hans og munnen hans blir så anderledes, det er som om han glemmer alt, til og med seg selv og sitt eget liv. Han vil drepe i det øyeblikket og ingenting annet. Siden, når det er gjort, glir det liksom en hånd over ansiktet hans og sletter ut det selsomme uttrykket av indre voldsomhet og ytre selvforglemmelse. Spenningen forsvinner, han smiler igjen, stiller geværet fra seg eller den kvasse haken. Spøker og tenner en sigarett.

Ganske god fangst i dag altså. Vi er kanskje et par tusen kroner rikere enn vi var i går.

Min første sel.

Vi får selbiff til kveldsmat – et mørkt, saftig kjøtt som smelter i munnen med en smak av vilt. Et par kopper sterk te, så klarer stuerten og jeg oppvasken på rekordtid og så fort opp på brua. Det er lyst et par timer ennå, og vi fortsetter jakten. Skipperen står allerede i mastetønne, jeg kan se den brune hårluggen hans stikke frem under skinnlue og anorakken. Han har fått blod på tann og setter full fart vestover. Like inn i solnedgangen.

En fangstmann og jeg forover med hvert vårt gevær og noen patroner. Der skyter vi til måls på omkringflytende is. Jeg må øve meg. Jeg



Magda i byssa på «Polarbjørn». Foto frå bladet Illustrert.

tenker å skyte min første sel i morgen. Bort med all kvinnelig veikhet.

Selfangst er ikke større dyreplageri enn når man hakker hodet av en kylling eller slakter en kalv. Bare atskillig besværligere og forbundet med større faremomenter. Forresten – jeg er ikke ombord for å skrive blodig reportasje om jakt på forsvarsløse dyr. Det kapitelet får andre behandle. Jeg er påmønstret for selfangst.

Jeg har skutt en sel i dag. Det første skuddet traff isen, mannfolkene omkring meg lo godmodig ertende.

-Du må nok ha en større skive å skyte på, du, sa de.

Da ladet jeg igjen, skjøt en gang til og traff selen i hodet. Et slumpetreff naturligvis, men jeg følte meg som Wilhelm Tell – minst – og sendte en takknemlig tanke til Nimrod, jaktens gud. Og til Diana, den store kvinnelige jegeren. . . .

For en underlig følelse – å ha skutt et dyr! Litt avsmak naturligvis, en slags skamfølelse. Og samtidig – varme i hjertet, kvikkere puls, et urgammelt instinkt våkner.

Dagene går fort – de hvite polardagene, stripet av rødt. Solen er blitt gulere, varmere. Snart får

den isen til å blomstre. I en kort, hektisk sommer.

Snart flykter selen fra Vesterisen. I store flokker kommer den til å svømme mot Kvitsjøen. Newfoundland. Og selfangerne følger etter.

Et syn for en stund siden, det står ennå for meg. Tre skuter dukket opp av soldisen, brede, sikre, glidende over drivisen. Mørke mot alt det gnistrende hvite. Tunge mannsarmer løfter seg til hilsen i mastetønnene, dype mannsstemmer ropte noen ord. Og så forsvant de tre skutene igjen kimærer – ishavsjegere, med blodspor på skipssidene som vitner om vellykket jakt.

Den lange soldagen i dag og den gode fangsten i går har gjort oss lett beruset. Overmodige. Klokken er snart ti, men det er fremdeles strålende lyst. Og jakten går videre.

Vår over isørkenen.

April. Den første vårmånedens når også ishavs. Dagene vil ikke slokne mørkt mer, kveld og natt er bare som en gjennomsiktig skumring. Lange dager og likevel skiftende - is og hav og sky veksler fra time til time.

Liv på isen når vi kommer, skinn og spekk ombord når vi går. Et stykke åpent vann og så ny is og ny fangst. Dekket blir spylt flere ganger om dagen, men lyser likevel alltid rødt – livets og dødens farge. Skjegget vokser om kapp med lasten. Svarte skjegg, blonde, rødlig. Dekorative mot blåøyet, det gule oljeklærne, den lyse himmelen.

April kom også med storm og overrasket oss i åpen sjø skjærtorsdag. Noen syvende timer i tungt rullende hav. Skutenes fordekk, mast og rigg var helt nediset der den presset seg frem gjennom det askeblå vannet. En dronning i hvitt med de høye, grønne isflakene omkring seg som stivnet, truende spøkelsesskip. Først henimot kvelden kom vi i le av en bred isstripe som dempet sjøen og der kunne vi slå oss til relativ ro for natten.

Vinden minket noe utpå langfredag og solen brøt frem, men kulingen var altfor sterk til at vi torde nærme oss isen og begynne fangsten, dessverre. For isen var nemlig ganske tett prikket med sel, men skjønt vi led tantalus kvaler kunne vi ikke nå den.

Vi var forberedt på å få en dårlig påske og en dårlig fangst. Men været skiftet med en besynderlig lunefullhet. Påskeaftens morgen kom det til oss med sin store overraskelse: flammende sol, en mild bris, et hav som plutselig hadde glemt sitt svarte raseri og var forvandlet til et opalfarget speil.

Det var som om hele skuta med mann, kvinne og alt snappet etter pusten og siden med et vilt jaktrop kastet seg inn i leken. Den første polarvårdagen ble også den store fangstdagen. Vi så flere skuter i isen omkring oss, men konkurransen skremte oss ikke. Vi visste at vår «Polarbjørn» med sin større tonnasje og sitt sterkere skrog kunne forsere de kraftigere isbeltene hvor solen og varmen hadde lokket opp selen og dit de mindre båtene ikke våget seg. Vi visste også med en underlig følelse av samhörighet at dagen ville bringe oss hell og endelig gi oss kompensasjon for mange dårlige fangstdager.

Og vi formelig styrtet oss inn i det første isbeltet, etter at skipperen oppe fra tønne hadde varslet sel og begynte å hove inn gull fra isen. Karene tok rene pantersteg ned på isflakene etter at skytterne hadde gjort sitt, kroket fast dyrene og trakk den ombord. På dekket var to, tre mann fullt opptatt med å flå selen, knivene lyste i solen, hvasse og hurtige, og skinnhaugen vokste ustanselig liksom gleden og arbeidsiveren. Alle mann tok på en eller annen måte del i fangsten, frivakten ved å henge på kommandobrua og oppmuntre de andre med rop og spøk, og jeg ved å forsøke å være over alt på samme tid – så oppe i mastetønne, så fremme i baugen hos skytterne eller ved lasteluka hvor flåknivene arbeidet og skinnene ble spylt rene med slangen. Og solen strålte gul og tung over alt sammen. Den varmeste solen over det kaldeste hav.



«Polarbjørn», skinn over rekka 1956. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Påskan kom og gikk med påskematt og solskinnsvær. Og flere sel som påskepresang til skuta vår. Radiostasjonen på Jan Mayen og assistanseskuten «Nordsel» var febrilsk opptatt med å formidle skutenes påsketelegrammer hjem til Norge. Lakoniske linjer forvillende lik hverandre. «Alt vel, hilsen» er omtrent alt det en selfanger koster på sin hustru, mor eller kjæreste.

Det begynner å bli lettere for meg å forstå det norske sjømannsspråkets mysterier. Selv den myke, forte dialekten som sunnmøringene snakker. Og de andre skutenes radiosamtaler behøver ikke lenger å oversettes for meg. Jeg har til og med vennet meg til å kunne skjelle de forskjellige skipperstemmene fra hverandre, og det hender av og til når skipperen kommer ned fra mastetønnen at han spør: - Nå, har dere hørt noe fra de andre skutene? Da svarer jeg ganske

stolt: - Ja, jeg hørte «Polarsel» snakke med «Eskimo». Dårlig fangst, sier de.

Påskedagen så vi Grønlands fastland, en uvirkelig fjellkontur langt borte i soldisen. Det var bjørnespor på isen og hvite sneryper kretset rundt fartøyet som store snefiller. Jeg stirret meg nesten sneblind etter bjørn og karene lo av meg.

-Hva skal du med flere bjørn? Du har jo «Polarbjørn» . . .

Mot kvelden kom den lille nordlandsskuten «Blueback» og pralet oss. Kapteinen kom ombord og innbød skipperen, maskinisten og meg over til skuten sin. Det var en ganske tung dønning og et helt lite eventyr å ta seg over fra den ene skuta til den andre, men så ble det også en riktig liten polarfest i den kombinerte skipperlugaren og salongen på den lille, primitive selskuta.

Om et par dager er vår tid i Vesterisen slutt. Selungen, det mest ettertraktede byttet, vokser fort. Den har allerede begynt å gå i vannet og forsvinner etter hvert fra dette fangstfeltet. Men den kanskje beste delen av mitt ishavseventyr er igjen: den lange ferden til Newfoundland, minst åtte døgn til sjøs, og siden mer vidstrakte, rolige isfelter, fangst av voksen sel og «krigen» mot newfoundlandernes og kanadiernes selskuter. Og varmere vær, enda flere soltimer over skutas vandring gjennom isen.

Mange ombord sitter i lugarene sine og skriver brev akkurat nå. Vi skal praie skuta «Signalhorn» i kveld, den er for liten til å våge seg til Newfoundland og vender derfor nesen hjem i stedet. Med post fra mange skuter.

Mens vi vinker farvel til Vesterisen og lar våre sekshundreogseksti hestekrefter kjempe oss bort mot nye jaktmarker. Først i slutten av mai kan vi regne med å gli ishavsmettet og med full fart mot Ålesunds vårlige grønne.

For et øyeblikk siden kom det telegram fra rederen – den allmektige som på avstand dirigerer skuten vår: vi skal inn til Isafjord for

bunkring. Og karene er glade. Nå begynner de å klippe skjegget, det blir finpuss og barbering over en lav sko. Landkjenning og en festkveld før ferden går videre.

Nye jaktmarker

Der er vanskelig å skildre en opplevelse mens man er midt oppe i den. Mens man lever i en slags ekstase, isbrent og solblind, med muskler som verker av hardt og uvant arbeid, med hjernen kokende av inntrykk. Skrivemaskinen har vært glemt i flere dager – de barkete selfangerhendene mine har hatt annet å gjøre.

Vi er i isen utenfor Newfoundland og på to dager har vi fått ombord et par tusen sel. Hva det betyr av strabaser, tungt, men likevel muntert arbeide, kan neppe beskrives. Det må oppleves som alt annet som trenger seg på en sterkt og intenst. Ord blir sprø og bleke, fjerne som et gress-strå fra isørkenen.

Før vi kom hit, bunkret vi olje i Isafjord. Island kom som en rask luftspeiling av tusenvis av fuglevinger mot høye, solbelyste fjell, stripet i svart og hvitt. Island kom også med «svartedøden», ett innenlandsk brennevin som burde vært forsynt med giftetikett – sterkt og farlig. «Svartedøden» spredte seg som en slags epidemi over oss og forvandlet det rolige sjølivet vårt til en orgie av tøylesløs munterhet. Med førstestyrmann som den eneste helt edru støttespilar i tilværelsen.

-Jeg har drukket fra meg i min ungdom, jeg, sa han. – Men ishavsfolk trenger en fest iblant . . . Men pass deg for «svartedøden» . . .

Tre andre selskuter, «Eskimo», «Isflora» og «Polarsel» kom til Isafjord samtidig med oss, og når fire selskuter møtes i havn etter fem ukers ishav – ja, hva kan det vel da bli annet enn fest i stort format. Skipperen vår slepte meg med fra skute til skute for å vise frem fenomenet: den første kvinne på selfangst. Og en av båtene hadde en norsk avis ombord, hvor det i en artikkel sto at syvhundre menn og en kvinne tok del i selfangsten i år. Det låter noe, det!

Jeg forsøkte nok å følge den gamle styrmanns advarsel hva «svartedøden» angår, men det ble drukket så alt for mange skåler for meg.

Men så var havnefesten slutt, vi tok inn olje og vann og besetningen begynte å troppe opp ombord, utfestede selfangere med trette øyne og tomme lommer. Fornøyde med å ha vært i havn, men likevel tilfreds med å få gå til sjøs igjen. Det havnen hadde splittet ble til en enhet igjen, familie og samhold. Og da den brede islandske losen kom opp på brua, og vi fløytet til avskjed og takk, var det som om hele skuta trakk et lettelsens sukk over å få vende nesen mot havet igjen. En etter en fulgte de andre skutene, og alkene fløy i store svermer, mykt og lydløst, tett ved vannskorpen.

To dager senere tok golfstrømmen oss med sin milde vind, og vi rundet Kap Farvel i uvanlig godt vær – lett dønning, åtte varmegrader og sol. Kap Farvel! Finnes det vel noen sjømann som kan høre de ordene uten å se foran seg Nordatlanterens mørkeblå ørken av ensomhet. Delfinstimen danset foran oss der vi gikk i teten for de andre skutene, lik en kameratslig storebror som ikke vil gå fra de mindre søsken.

De ni sjødøgnns jevne rytme og det rolige været ga plass for en lang søvn, mange bridgepartier og mange tanker. Her er en av dem:

Å være kvinne ombord er tross alt ikke lett. Man kan elske havet og sjølivet på nøyaktig samme måte som mennene, helhjertet flyte inn i begrept skipsbesetning. Man kan ta imot uvær, tåle strabaser og overvinne besværligheter som en mann. Og man kan lenge nok omgås med bare menn, fritt og utvunget enkelt.

Men selv under de mest tilfredsstillende forhold – en god båt, hyggelig mannskap og real kaptein – oppstår det likevel visse problemer omkring dette å være kvinne blant menn. Kjønnsskjellen er en mektig faktor. Ytrer den seg ikke i ord og handling, så føles den i stedet i ladd taushet. Den blir som en spent line. Og den ensomme kvinnen ombord må balansere seg

frem på den linen – mellom mennenes verden og sin egen.

Det er så langt til land hvor forskjellen mellom kjønnene lever et normalt liv og stundom nesten viskes ut i byenes store maskineri. Her får den lett for faste konturer, for veldige dimensjoner. Det gjelder å krysse seg frem og late som om man ingenting hører og ingenting ser. Av uro, hjemlengsel, lyst og savn.

Newfoundland tok imot oss varmt og med helt andre isforhold enn jaktmarkene utenfor Grønland. Der var det relativt smale isstrimler, ensomme flak og meget åpent vann. Her fortaper uoverskuelige isfelter seg mot en horisont av tunge, blåfiolette skybanker. Været skifter, men ikke til kulde, men fra stekende sommervarm til sølvregn, forte, myke snøbyger og tåke. Treffer man på sel her, så er det ikke snakk om fangst av ensomme dyr – varmen lokker den opp på isen i tusenvis. Det gjelder bare å nærme seg dem forsiktig. Et høyt rop, et feilrettet skudd og i neste øyeblikk er isen som nettopp var svart av sel, fullstendig øde og tom. Den voksne selens skinn er helt verdiløs, her er det spekket vi er ute etter – det fete hvite spekket som skal fylle de store tankene våre for viderebefordring til margarinfabrikkene. Vi har tolv tanker i lasterommet, og har hittil fylt bare tre. Så det trengs en masse sel før vi kan vende tilbake til Norge med full last.

Tidlig en morgen da jeg såvidt hadde fått på meg overallsen og sjøstøvler, ropte skipperen oppe fra tønne:

-Alle mann klare til å gå ut på isen!

Jeg styrtet opp på dekk midt i en glad og høylydt travelhet. Skipperens rop betydde at han hadde sett sel i store mengder, og skuta kunne ikke gå nærmere selflokken uten å skremme dem ned i vannet. Så nå var det mannskapets tur til å begi seg ut og nærme seg dyrene så varsomt som mulig. Skytterne fylte patronvesker og lommer med ammunisjon, flåknivene ble slipt ekstra skarpe, og i byssa hadde stuerten sin fulle hyre



Grønlandssel på Newfoundland.

med å smøre smørbrød og koke egg til niste for fangstfolkene.

Skuta saknet farten og drev til slutt stille i isen, mens karene begynte å hoppe ned. Med det ene benet over rekken ropte jeg opp mot riggen:

-Du sa vel alle mann?

-Ja, ropte skipperen tilbake. – Men hold deg i nærheten av de andre. Isen er nokså slakk. . .

Jeg hoppet ned og sto for første gang på den svakt gyngende isen med en svimlende følelse av at dette var det fullkomne selfangsteventyret: å få ta meg frem et par, tre kilometer over denne hemmelighetsfulle, hvite ørken i brennende sol med høye isfjell stikkende frem som kjempestore, spisse fuglevinger og med en remse nesten usynlig fastland i det fjerne.

Først gikk vi i flokk, og jeg forsøkte å følge de andres hurtige marsj over den ujevne og sviktende isen. Men snart la jeg et godt stykke etter de vante og sterke isvandrerne. Så fikk jeg erfare den underlige deilige følelsen av å være ensom i en fremmed verden hvor isen hevet seg sakte, hvasket og sang under meg. I begynnelsen gikk jeg forsiktig, søkte med engstelige føtter sikkert fotfeste, unngikk den skjøre sørpen som

liksom bandt de større og sikrere flakene sammen. Langt bak meg putret sakte skutas motor.

Så ble jeg kjekkere og kjekkere, tok noen dristige sprang og glemte både årene og forsiktigheten. Jeg var et barn som lekte alene i et paradisi av is og sol, eventyr og fare. Et sted foran meg hørte jeg lyden av skudd og stemmer, og jeg begynte å løpe i retning mot dem. Og plutselig hendte det . . .

Jeg tok et sprang over til et stykke is som så sikkert og pålitelig ut, men den brast under meg, og der lå jeg med vann helt opp til halsen og plasket hjelpeløst mens hendene mine grep fortvilet i et lite isflak som gle unna.

Min første tanke var: bare ikke skytterne der fremme tror at jeg er en sel som holder på å kravle seg opp og sender et skudd etter meg. Så ble jeg overfalt av denne forferdelige og farlige lattermildheten som ofte kommer over mennesker i nødssituasjoner. Det er jo latterlig, tenkte jeg. Her ligger jeg i issørpen utenfor Newfoundland og holder på å drukne etter å ha holdt ut storm og uvær som en mann . . . Det er jo som å dø sottedøden . . .

Min høye og sannsynligvis nokså hysteriske fnising reddet meg like godt som et rop om hjelp ville ha gjort. En av karene hørte meg, kom farende og trakk meg som en gjennomvåt bylt opp av vannet. I løpet av et øyeblikk frøs klærne mine til et ispanser omkring meg, men jeg nektet bestemt å vende tilbake til skuta. Noen av de andre karene som også var kommet løpende til «ulykkesstedet» rådslo med hverandre, og til sist førte de meg bak et lite isfjell. I ly av det trakk jeg av meg de isete klærne, og siden ble det helt diskret langet til meg alt det fangstfolkene kunne unnvære i klesveien.

Jeg så sikkert nokså fantastisk ut, da jeg kom frem igjen i et par kjempestore mannsbukser, en trøye som gikk helt ned til knærne og et par «flåvanter» som rakk helt opp til albuen. Men jeg var varm igjen og kunne fortsette min vandring på isen frem til skytterne, som felte



«Polarbjørn», mannskap flår sel på isen. Her i Danskestredet 1956. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

dyrene på løpende bånd, mens andre flådde for bare livet og buntet skinnene sammen. Ved hver bunt vajet et mørkeblått flagg med «Polarbjørn»s initialer, dels som en markering for skuta at her var det skinn å hente, dels som et tegn for eventuelle andre skuter at dette var vårt bytte som ikke måtte røres. Skuta fulgte sakte i våre spor med noen mann på dekk som hivde fangsten ombord.

Først sent på kveld vendte vi tilbake ombord, trette, sultne, våte og brent av solen. Men dekket var mettet av dyr, det svulmet rødt og skinngrått. En stor fangstdag var slutt, og jeg krøp til køys sanseløs av utmattelse og fylt av syner.

Neste dag holdt jeg meg ombord. Ikke fordi isbadet hadde skremt meg fra fortsatte eskapader, men jeg fant helt enkelt at jeg kunne gjøre en viss nytte på dekk. Alle mann unntatt skipperen, maskinisten og assistenten hans hadde begitt seg ut på fangst, og før skipperen gikk opp i tønne sa han:

-Er det ingen flere ombord? En må jo passe vinsjen og en må hente opp selskinnene fra isen.

Jeg skottet på vinsjen og siden på skipperen.

-Du regner øyensynlig ikke med meg, du, sa jeg.



«Polarbjørn» jollar inn skinn på Newfoundland 1957. Foto Arne Moldskred, Ishavsmuseets arkiv.

Maskinisten ga meg et lynkurs i kunsten å håndtere en vinsj, og en stund senere var det lykket meg å lære så noenlunde å mestre den motstrebende wiren. Og så begynte skuta sin langsomme gang med fire manns besetning – skipperen i tønne, maskinisten nede i maskinen, annenmaskinisten, i full ferd med å jumpe ned på isen og bunte sammen skinnene ettersom markeringsflaggene dukket opp. Mens jeg passet vinsjen og sloss med wiren i glødende arbeidslyst. Skipperen tittet ettertenksomt ned på meg iblant, og maskinisten kom opp av og til for å se hvordan jeg klarte det.

Skinnene havnet på dekk, jeg stoppet vinsjen og gikk bort for å løse bunten og legge skinnene i rad langs rekken. Maskinisten så på meg en stund.

-Det rareste av alt sammen er at du ser ut som om du liker det, sa han, ristet på hodet og forsvant ned til sine «hester» igjen.

Det er lett å forklare hva et maleri forestiller, men det er vanskelig å gi ord for dets farge, for skygger og lys over bildene av en tilværelse som har fanget et menneske ved sin blanding av streng hverdag og strålende eventyr. Men de lange støvlene, med spekklukten stikkende stram i nesen, tilsmørt med olje og

med fingre som verket av wirens harde motgrep, så jeg mot solens svovelgule ild med en følelse av frisk og ubesmittet lykke. Fordi skjebnen hadde kastet meg inn i denne nye verden. Og fordi jeg hadde smeltet inn i den med kropp og sjel.

Men hjemreisen er ikke så fjern nå, vi begynner å kunne skue, skjønt litt tåkete, den dagen en gang i mai da vi setter kursen hjem mot Norge. Inntil da går vi nordover, mot Labradorkysten. Selen drar dit ettersom solen spiser opp isen. Og vi følger den, ennå har vi mange tanker som venter på spekk. Ennå har vi solfylte arbeidsdager igjen. Heldigvis!

Og jeg håper på en god attest fra skipperen. Den kan komme godt med om jeg skal mønstre på en hvalfanger til høsten. For å se om Sydpolens isverden har andre nyanser å by en kvinne til sjøs.

For evig og alltid

Vi har fått en liten sleng av polarsyke. Den ytrer seg i dårlig humør, irritasjon og hjemlengsel. To måneder av is og hav – det er ikke underlig at vi er litt trette og forbrente. Vi prøver nok tappert å spøke bort mismotet der vi strever oss frem gjennom isen ved kysten av Labrador, men det er ikke alltid det lykkes. Og håpet om å være hjemme i Ålesund til en vårgroønn «syttende mai» er skrinlagt: skipperen regner ikke med noen hjemkomst før i begynnelsen av juni.

Dessuten har været vært dårlig i mange dager – tåke og regn. Isen smelter, selen blir sky og vanskelig å fange, flykter lynsnart før vi kommer på skuddhold. Men iblant koker vannet av svømmende sel, den begynner å trekke bort nå på hemmelighetsfulle og ukjente veier.

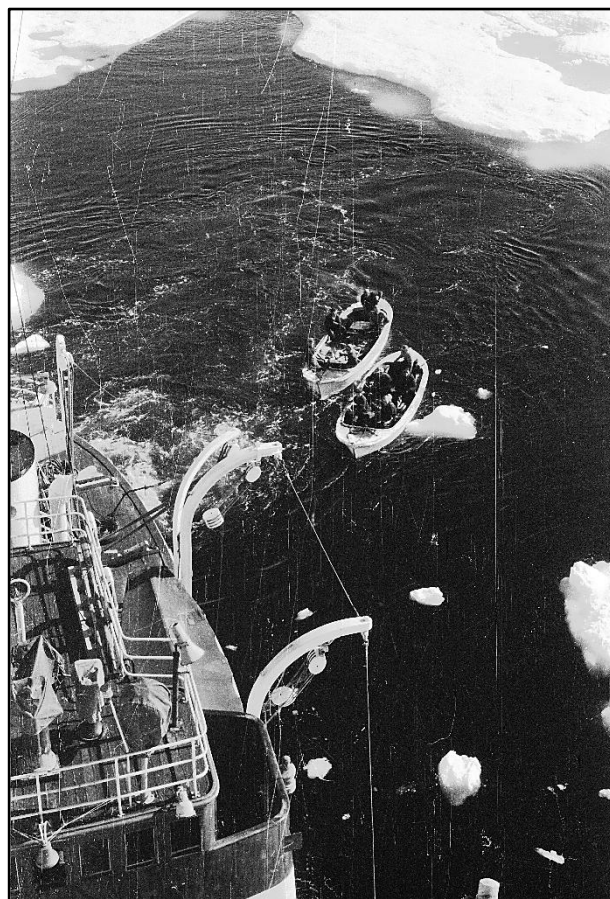
Ja, dårlig vær – dårlig fangst. Det er ikke noe å gjøre ved det, bare drive omkring på skuta, lese og sove og vente på høytrykk og sol. Og forsøkte å holde polarsyken på avstand med litt galgenhumor. Det har vi heldigvis meget av selv om provianten begynner å minke.

Det går ikke fort å fylle lasterommene på skuta med skinn og spekk. Vi har fått fire tusen dyr. Men vi trenger like meget for å fylle lasterommene og kunne vende tilbake med god last til rederen som venter. Så vi henger i alt det vi kan. Fra tidlig om morgenen til den sene, lyse kvelden arbeider besetningen som en mann – på isen, på dekk, i livbåtene. Her gjelder det det samme for alle: jo mer sel ombord, jo flere penger å hente i havn. Derfor er det også en viss munterhet over slitet med de tunge skinnene, det klissete, hvite spekket. En arbeidsglede over de lange dagens kamp. Og alt blir felles – både mismotet og trettheten så vel som jubelen over en god fangstdag.

Iblant når vi drikker en sen kopp kaffe i messa før køyetid, ser jeg på mennene omkring meg med forundring og en slags misunnelse. De smiler så varmt og innadvendt, ingen kvinne kan smile den slags smil – sjarmfullt trett, etter en fysisk prestasjon, en kraftanstrengelse. Et avslappet smil som hviler over mørkt solbrent mannsansikter.

Helsetilstanden ombord er god. Ingen sykdommer og ingen alvorligere skader. En mann har yrkessykdommen «spekkfinger» og blir behandlet med aureomycin, maskinisten går omkring med en stygg og opphovnet tommelfinger etter et wirestick og førstestyrmann er solblind etter en dag på isen uten briller. Men det er også alt – forresten er vi friske som fisker. Medisinkisten blir ganske visst åpnet flere ganger om dagen, det er alltid en som vil ha et risp rensset med jodbensin eller en plasterlapp over et mindre sår, men – som sagt – noen bruk for operasjonskniver, åreklemmer og morfinsprøyter har vi heldigvis ikke hatt. Men vi er forberedt på alt – på en annen skute har en mann brukket et ben og en annen har fått et skudd i foten. Her i isoleringen kan alt hende.

Og hver dag møter meg fra tønner i masten samme merkelige og fantastiske syn – så langt øyet når, kilometer etter kilometer er den solbelyste isen svart av sel som ligger og hviler. I hundrevis ligger de urørlig stille på flakene, her



«Polarbjørn», utsikt fra tønna, fangstbåtane gjer seg klar 1956. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

er dyr nok til at hele fangstflåten kunne fylle lasterommene sine på et par dager. Hvis selen ikke var så vaksom og glidende kvikk.

Vi prater ikke bare sel og fangst og vær i vår lille sammentrengte verden. Ofte kan lange diskusjoner flamme opp om de mest forskjellige emner. Men to ting er tabu i vårt liv: politikk og samtale om privatanliggender. De er bannlyste av samme grunn – de er så fjernt fra oss. Den øvrige verden, både den offentlige og private, får passe sine bekymringer og sine gleder som de best kan. Vi blir tidsnok nødt til å ta del i den igjen. Da blir vår egenartede, frie, til alt og intet forpliktende samhørighet oppløst. Tidsnok vender vi tilbake, hver og en av oss, til sin virkelighet av godt og ondt.

Ja, slik er det, virkeligheten når oss liksom ikke. Det er ikke bare meg som tenker slik, jeg vet at

de fleste ombord føler likedan. Dagene flyter sammen, forviller seg i det sterke, skimrende lyset av solen og isen, i skutas evige dunkende motor, i det harde arbeidet. Vi glemmer å rive av kalenderen, å holde greie på dato og ukedager. Vi er for langt borte. Tankene våre er slitte akkurat som klærne våre. Havets arbeidere, magre, brune og blendet, ser vi ikke lenger enn til neste isrand, neste øyeblikk av fangst.

Nettopp nå kom en av karene og satte seg på den høye terskelen til lugaren min for å røke en sigarett og prate litt. Jeg leste dette siste avsnittet for ham.

-Det er riktig, sa han. – Det der om at tankene våre er slitte. Har man fart på ishavet noen år, så duger man ikke til stort annet, man blir noe midt imellom en fillefant og en sjørøver. Rastløs og sliten. Og likevel trives man med dette livet – er det ikke rart?

Nei – det er ikke så rart. Det ville være underlig om man ikke ble grepet av denne tilværelsen. Blandingen av barskheter og skjønnhet, liv og død, iskulde og tropehet sol. Men det er en farlig jobb, men sitt stenk av hensynsløs eventyrlighet, den tar sin mann – eller sin kvinne – med hud og hår. Blir man noen gang fri? Jeg vet det ikke ennå . . .

Jeg skrev nettopp at virkeligheten ikke når oss. Det var kanskje litt forhastet. Virkeligheten har en besynderlig evne til å gjøre seg påminnet. Det kom et telegram til oss for noen minutter siden, til annenstyrmann. Skipperen var oppe i tønne som vanlig, førstestyrmann satt i lugaren sin med nedrullede gardiner og pleiet sine sneblinde, rinnende øyne. Så annenstyrmann måtte selv ta imot telegrammet. Det var kort og godt. Det meddelte ham at han var blitt far til tvillinger. Et øyeblikk satt han som forstenet, så sprang han med et jubelrop opp på dekket og danset som en gal på selskinnene.

Noen få ord hjemmefra til en mann i flekket, fillet overall, en mann ombord på en liten, skitten skute mellom veldige ismasser utenfor

Labradorkysten, og livet – det som vi reiset fra – er straks kommet litt nærmere oss alle. I det minste for en liten stund.

Men i morgen er det vel glemt igjen, feid til side. Og vi skal slite videre egget av solen, trette men likevel ivrige etter å fortsette vår lange ishavsdrom.

En varmebølge fra Toronto og Montreal feier med din hete pust over oss, trette selfangere i isen utenfor Labrador. Våren – den gale triumfatoren – når også havet.

Mot den gnistende blå himmelen tordner kanadiske fly. De vokter grensen. Vi stirrer med rødkantede, isblinde øyne etter dem, de er som en hilsen fra en annen planet til vår hvite ensomhet. Men de skremmer bort selen for oss med sin motorlarm og vi har hastverk nå. Hver dag er kostbar – vi skal snart forlate isen etter ti ukers fangst.



«Polarbjørn» spekking av fangst. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Vi arbeider i et slags raseri disse siste dagene før hjemreisen. Matleie, søvnløse, nesten sprengt, anspenner vi oss til det ytterste. Arbeidet – å skyte, flå, hive ombord og spekke sel – begynner ved femtiden om morgenen og slutter i beste fall klokken ni om kvelden. Men tro ikke at vi bare stupet til køys når den lange, anstrengende dagen er slutt. Nei, vi vasker oss nødtørftig rene og spiller vår vanlige bridge med voldsomt dristige bud. Munterheten er der fremdeles, spøken og latteren. Solen og vårlyset gir oss kraft til å leke litt til tross for trettheten. Og leken er mer nødvendig for oss enn hvile. Den stimulerer oss mer enn søvn.

Jeg har hatt min «sterke» dag. Har stått ved vinsjen i ti timer og hivd ombord tusen selskinn. Hendene mine orket nesten ikke å løfte kaffekoppen ved kveldsmaten, og hver eneste muskel i kroppen verket av anstrengelse. Men kameratenes åpenhjertige ros la balsam på sårene:

-Jamen var du flink! Du kan sikkert få hyre som fangstmann når du vil.

Våren har også gitt oss en passasjer, en liten svart, vinddrevet rovfugl med sangstemme. Den spiser av kjøttet vårt, men synger som takk for maten. Vi ser gjerne på den, der den flyr omkring eller sitter i riggen. Landfugl – hjemlengsel

Selen forsvinner

Labradorkysten dukker opp av og til, fjerne og ugjestmilde, kalde og majestetiske isfjell med brede, lysegrønne «isføtter» bryter horisontens ensformighet. Og fangsttiden er praktisk talt slutt, isen forsvinner mer og mer og selen med den.

Også provianten har minket betenkelig, kosten blir mer og mer ensformig og fattig. Og skjønt en annen skute har forsynt oss med to nødvendige ting for selfangere: smør og ammunisjon, er det tydelig at vi har nådd toppen av vår prestasjon. Nokså ville, kledd i filler, selv landgangsklærne våre har måttet ofres for arbeidet. Vi lengter etter landvind og ferskvann.



Kaffi i messa. Foto frå Illustrert.

Og skipperen går omkring og ser fundersom ut. Jo – det er oppbrudd i luften.

Så kommer det en klar, varm morgen da vi krysser omkring og leter etter et «vassflak», et høyt kraftig isflak med en liten innsjø av rent, destillert vann. Vi finner et til slutt, konstaterer at vannet er fritt for saltsmak, legger ut en slange på isen og fyller vanntanken vår. Enda en gang går skipperen opp i tønne og speider rundt horisonten i langkikkerten. Men det er ingen sel å se – isen er tom. Da kommer han ned igjen og gir ordren, den ventede: - Gjør skuta klar, det blir hjemreise i dag. . .

Med stevn mot Norge

Karene kaster seg over oppgaven med kvikke hender. En times tid etter er det ferdig. Og skuta som nylig hadde vært utrustet for jakt, fullt forberedt på fangst, med livbåtene hengende i davidene, med åpent lasterom og med vinsjen klar, blir med ett et lukket fråtøy, ferdig til å møte den lange reisen over Atlanteren.

Det er et besynderlig øyeblikk – å legge den siste isstrimmelen bak seg og styre ut mot åpent vann.



«Polarbjørn» med skinn på dekk. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Vi har levet så lenge i vår hvite verden, isolert, henvist til oss selv. Vi er blitt hjemmevant med vår ensomhet i de veldige viddene. Og med skipskameratskapets ordløse, pålitelige forening. Det føles underlig, og jeg går omkring på skuta i de slitte selfangerbuksene mine og spør så den ene, så den andre av karene:

-Si meg oppriktig – er du glad for at reisen er slutt? Og at vi snart er hjemme?

Og svaret blir nesten uten unntagelse det samme:

-Tja – glad! Jeg vet ikke . . . Det kan være fint å få se litt grønt . . . Men glad . . . nei, det er nok alltid best til sjøs. Uansett hvordan det er. . . .

Ja, det er best til sjøs – uansett hvordan det er. Storm og uvær, lange grå dager, uker av hardt, slitsomt arbeid, trangt å bo og ensformig kost, skitt og barkete, såre hender, smale, harde køyer, vind, tåke og kulde. Men til gjengjeld gnistrende morgener, milde, myke netter, arbeidsglede, friskhet, frihet og sannhet. En lyst til å arbeide som om man skulle leve lenge, en lyst til å leve som om man skulle dø i dag. Det er best til sjøs – sterkere enn noen gang føler en sjømann det akkurat mens havnen trekker.

Landfeber

Så tar Nordatlanteren oss i ni sjødøgn. Været er blått, men vinden er frisk. Hvit-toppete sjøen slår over skutas spekkglatte dekk. Men tross den sterke slingringen hviler vi godt etter fangstlivets møye, sover eller sitter og prater om månedene som er gått eller om det som skal komme. Vi er alle sammen litt redd for land. Hvem vet hva som venter oss der. Kjedelige meddelelser, skuffelser og bekymringer. Kanskje glede også, men – hvem vet? Nei, sjøen er best, sikrest i all sin usikkerhet. Og lenge før vi når havn, snakker vi som alle sjømenn om nye, kommende reiser.

Færøyene reiser seg av havet med svimlende bratte, grønne stup. Vi sluker det grønne med øynene – ja så, er den kommet så langt allerede, sommeren? Mens vi har levet vårt hissige, harde fangstliv i isregionen. Jeg ser for mitt indre øye bilder fra langreisen i isen, sterke, klare, storslagent skjønne. Synet av grønt gress blekner for dem. En fangstmann som står ved siden av meg, synes å dele min tanke.

-Du, sier han. – Det føles som om vi er reist fra den riktige sommeren. Kan du huske solen ved Labrador? Ja, det var virkelig fint deroppe i isen i år. . . .

Men de siste to døgn før havn, før Ålesund, blir vi likevel alle sammen grepet av landfeber. Vi vasker hele skuta, vi vasker oss selv og klærne våre, og køyen min fylles av skjorter som jeg har lovet å stryke. Og mens jeg står der og arbeider med det varme strykejernet, kommer alltid en av karene i døren og prater.

Siste sjødagen går fort, altfor fort, solfylt og blå. Mot kvelden stiger den norske kysten mot oss med tåke og dis. Vi står tause og tankefulle på brua og ser mot det høye landet som kommer nærmere og nærmere. Hjemland? Ja – det heter så. Men det rette hjemlandet for en sjømann er fartøy og hav. Vi har ikke vært borte i tre måneder, vi har vært hjemme i store, luftige og frie rom. Vi blir aldri fri fra vår havlengsel. Om bord landet lokker og binder oss aldri så meget.

Men akkurat nå – vær hilset Ålesund! Ønsk en selskute velkommen der den langsomt glir inn i havn med fireogtyve ishavsfarere om bord. Ta imot oss med grønne trær og kjølig regn. Ta imot oss med toll og reder og andre fine landkrabber. Gi oss en hjertelig mottagelse. Vi tar imot alt. Til og med den fuktige kalde grønne vinteren som kalles sommer. Vi vet at vi kan rømme fra det hele igjen en dag – det er vår styrke.

Vi står og hutrer litt i den kalde regnlufte. Havnen er nær nå, vi kan begynne å skjelve kirketårn og hus i den sene kveldsskumringen. Jeg bøyer meg frem og ser ned på fordekket vårt. Det er så skinnende, upersonlig rent nå, alt som ga det liv og farge derborte i den glitrende isverden er borte.

Bak meg i mørket begynner noen å nynne sakte og melodisk. En liten sang som heter «For evig og alltid». Gjennom sangen hører jeg skipperens lavmælte ordre til rormannen:

-Litt babord – steady so

Vi forlot Ålesund en klar og vindhard dag i mars med tomme lasterom og rustet til tennene. Etter en lang reise vender i tilbake en regnmørk juninatt med full last og med friske sinn. Og med en sang til ishavet.

Takk til Kjell Garnes som sende oss kopi av bladet Illustrert nr. 8 1957.

Forfatteren skriv ikkje kva årstal denne turen var, men ut i frå at ho skriv om dei fem skutene som forliste året før, er nok dette turen i 1953. Dette stemmer også med opplysningane frå Ishavsmuseets arkiv der vi finn at einaste gongen «Polarbjørn» var i Vesterisen for så å gå til Newfoundland var i 1953.

Mannskapsliste M/S Polarbjørn til Vesterisen 1953

Skipper	Henrik Marø	Borgund
1. skytter	Martin Pedersen	Ålesund
2. skytter	Jarle Sandvik	Ørsta
Maskinist	Kjell Otterlei	Langevåg
Assistent	Ragnar Solvik	Stryn
Smører	Hallgeir Løset	Ulsteinvik
Maskingutt	Kåre Shei Nordika	Ulsteinvik
Stuert	Leif Herland	Ulstein
Fangstmann	Toralf Hareid	Hareid
Fangstmann	Per Hauge	Sande
Fangstmann	Alfred Jodal	Voss
Fangstmann	Johan Johansen	Sørøysund
Fangstmann	Hans Hustad	Bolsøy
Fangstmann	Jostein Holstad	Hareid
Fangstmann	Julius Mathisen	Husvær
Fangstmann	Kolbjørn Sylten	Vikna
Fangstmann	Laif Andenes	Valderøy
Fangstmann	Hans Danielsen	Andenes
Fangstmann	Håkon Skare	Karlsøy
Magdalena Lagermann		Stockholm



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 vinnnersjanse. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i ISHAVSMUSEETS VENNER

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

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





John Schjelderup Giæver (1901-1970) heidra med utstilling i Ishavsmuseet.

Polarforskar, ekspedisjonsleiar, presseman og forfattar. Ein av Noregs største polare legender og ordkunstnarar.

John Giæver var fødd i Tromsø og vaks opp til å verta ein stor norsk polarforskar og forfattar. Giævers store interesse var fangst og forskning i polare strøk. Han var på selfangst i Kvitsjøen, Vestisen og ved Newfoundland. Han drog til Nordaust-Grønland som fangstmann i 1929-1931 og bygde fleire norske fangsthytter der, bl.a Hoelsbu. I 1932-34 var han leiar av fangstekspedisjon til Nordaust-Grønland samt deltakar i den norske okkupasjonen av Grønland (Eirik Raudes Land) i 1931.

Frå 1935 var Giæver sekretær ved Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser. (Norsk Polarinstitut). Etter krigen kom han attende dit som kontorsjef frå 1948-1960. Han leia den norske stats avløyseings ekspedisjonar til dei norske fangst og radiostasjonar på Aust-Grønland frå 1937-1940, 1945-47 og 1953-57. Frå 1949 til 1952 var han leiar for den Norsk-Britisk-Svenske vitenskaplege ekspedisjonen til Antarktis, Maudheim-ekspedisjonen. Denne ekspedisjonen er rekna som ein milepåle for norsk antarktisforskning etter krigen og ein av Noregs viktigaste polare ekspedisjonar. Giæver skreiv bok om ekspedisjonen og denne kom ut på 12 språk.

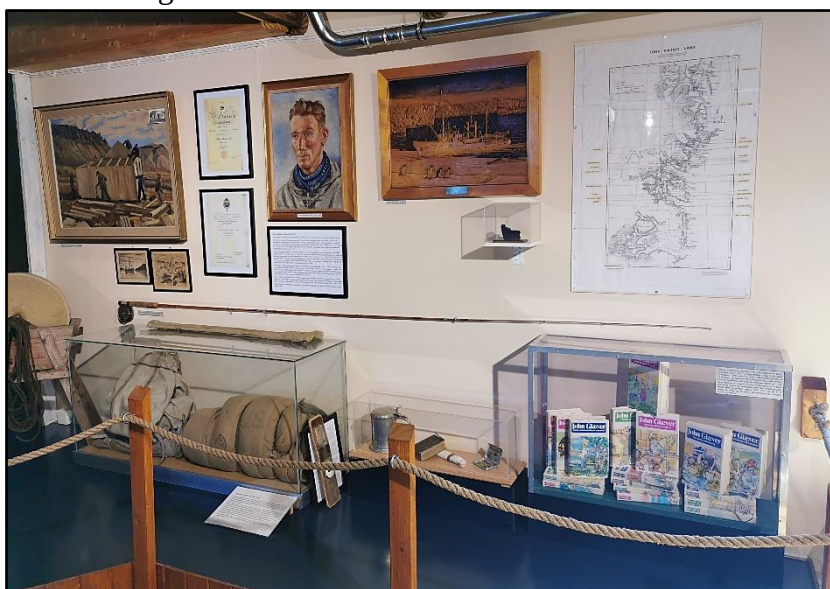
Under andre verdskrig tenestegjorde Giæver under norsk kommando i England, USA og Canada. Han kom i mars 1942 til Royal Norwegian Air Force. Frå november 1942 var

han sjef for leiren «Vesle Skaugum» i Canada, Little Norway. I januar ble han beordra til U.S. School of Military Government, Virginia og deretter utlånt til det norske liaisonkorps i England. Han var adjutant i Luftkommando Nord-Norge siste halvår av 1945 og stabssjef same stad første halvår 1947. Han var kaptein i Luftforsvarets reserve.

For sine tenester vart Giæver heidra med den svenske Andree-plaketten og British Geographic Society's Gold Medal, St. Olavsmedaljen med ekegren, Deltagermedaljen, Haakon VII's 70-årsmedalje, Kongens fortjenestmedalje i gull, samt ridder av første klasse av den svenske Vasaordenen. Han var medlem av Explorer's Club i New York.

Giæverfjellet i Sør-Spitsbergen nasjonalpark på Svalbard er oppkalt etter Giæver til minne om hans aktivitet i de arktiske strøk.

Stor takk til John Giæver (Jr.) med sysken og born for dei mange flotte gjenstandane til utstillinga. Tidlegare har museet også fått mange dagbøker og diverse arkiv materiell og foto etter Giæver, og mykje bøker frå Giæver sitt bibliotek. Vi set stor pris på å få heile denne samlinga til Ishavsmuseet.



Ei nesten ferdig utstilling om John Giæver er komen på plass utanfor fangsthytta Hoelsbu i Ishavsmuseet. Foto Beathe Holstad

Helsing frå "Polarstar"

Når Isflaket no skal ut i ny utgåve så er det naturlegvis kjekt å kunne få sende ei helsing til alle våre fylgjarar og venner. Denne perioda frå hausten -20 og fram til no har vore ei periode som ikkje var planlagt, men som dessverre vart ein realitet. I slike utfordrande tider er det då viktig at skuta vert halden vedlike, få ordna på oppståtte feil, og sørge for at skuta stetter alle dei krav som Sjøfartsdirektorat og andre instanser krev. Eg skal ikkje bruke mykje tid på å beskrive alt dette, men heller ha fokus på å fortelje litt om den fantastiske gjengen som stiller opp for oss og skuta. Faktum er at alt det arbeidet oss har måtta lagt ned no i vinter, vår og første del av sommar, har gitt oss ei ship shape skute, klar for oppdrag.

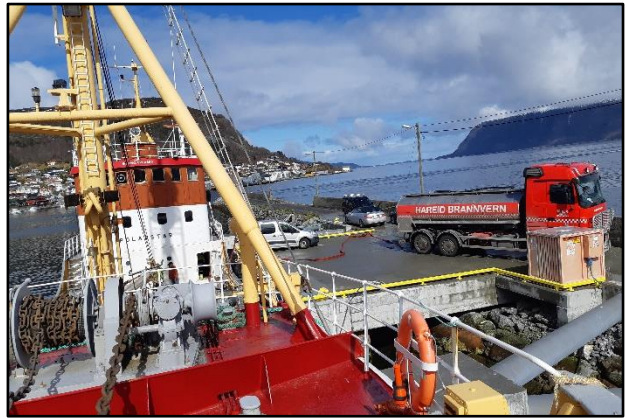
Utan alle desse som har stilt opp, hadde ikkje dette vorte moglegt, så eg vil nytte dette høvet her til å takke alle desse. Og ikkje berre alle desse arbeidsnevane, men og firma og andre som støtter oss, inkludert Hareid Kommune. Skuta er klar og kan no rustast til oppdrag langs heile vår langstrakte kyst !

Eg vil ynskje alle saman ein retteleg God Sommar, og så treffes oss ombord, eller på Ishavsmuseet, eller andre stadar der skuta ferdast.

Eg skal love dokke at ved neste Isflaket, skal eg få teke eit skikkeleg mannskapsbilde av alle våre hjelparar og støttespelarar. Då skal det verte tett av entusiastar på dekk!
Og også vil oss gjere stas og ære på alle dei som har bidrege på ulikt vis.

Ha ein flott sumar! I staden for mykje tekst, legg oss ved nokre aktivitetsbilder, så langt redaktøren finn plass til det i bladet!

mvh
Willy



Takk til Hareid Brannvern som stilte opp med ferskvatn når tankane var tome for kaffivatn.

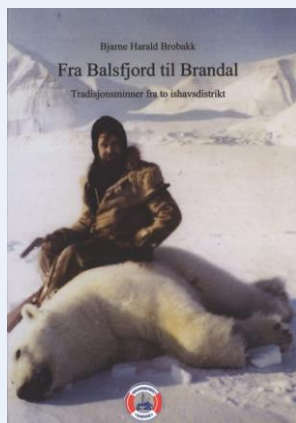


Frøy AS har bunn- og skrogbesiktelse.

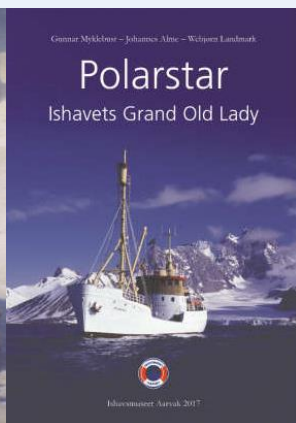


Skruing av rør og sjøkjølevasspumpe, frå venstre Knut Eivind Nasset, Jon Bøe, Andre Overvåg og Terje Valderhaug

Besøk vår nettbutikk og sjå vårt store utval av polarbøker!
No også med ei eiga fane for antikvariske bøker og
gåvebutikk.



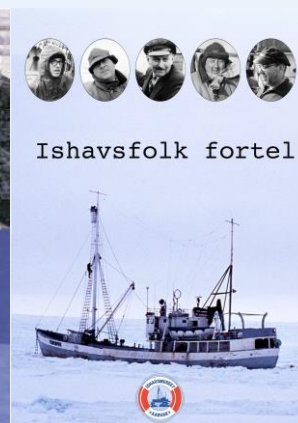
Frå Balsfjord
til brandal kr. 275,-
Bjarne H. Brobakk



Polarstar
kr. 398,-
Gunnar Myklebust



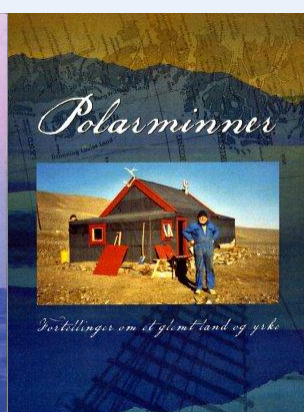
Ishavsfolk si erfaring
kr. 398,-
Johannes Alme



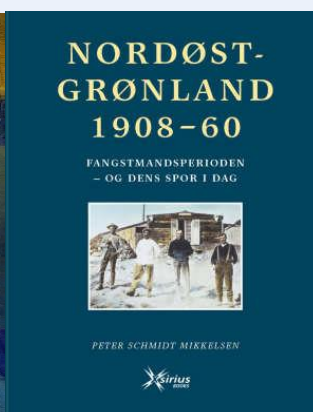
Ishavsfolk fortel
kr. 445,-
Ishavsmuseet



Ekspedisjonslege i
Vesterisen kr. 175,-
Hans Kragset



Polarminner
kr. 298,-
Ivar Ytreland



Nordøst-Grønland
kr. 795,-
Peter Schmidt Mikkelsen



Soga om «Aarvak»
kr. 298,-

www.ishavsmuseet.no/nettbutikk



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
solvi.rekkedal@sbm.no

