



ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 1– 2022 24. årgang kr. 80,-

Leiar:

I desse dagar for 70 år sidan var 53 ishavsskuter i ferd med å gjere seg klare til Vesterisen. Nær 900 mann hadde mønstra på, mange av dei førstereisgutar med ein draum om å oppleve isen som dei hadde høyrt om sidan dei kunne gå. Både far, bestefar og eldre kompisar hadde fortalt historier om sel og isbjørn. Om skruis og dramatikk. Men også om fine dagar med god fangst og flatt hav. Endeleg var det deira tur.

Ho mor hadde sete mang ein kveld og strikka bladvottar og ull underbukse til både mann og son. Ho hadde freista med å få ungguten til å halde seg heime, men det var ein kamp ho visste ho ville tape. I små bygder på Sunnmøre og Troms var det ingen ny-konfirmant som ikkje skulle prøve ishavet. I 1951 var det eit godt fangstår i Vesterisen, dette var med å gjere det ekstra attraktivt å få seg plass på ishavet i 1952. Alle hadde dei ein draum om god fangst, og om rikdom.

Ishavsskutene «Pels» og «Buskø» hadde begge nett vore igjennom ei ombygging der dei begge hadde blitt forlenga og forsterka. Begge desse var to av skutene som aldri kom attende frå Vesterisen i 1952. 23. mars opna fangsten, og ei god veke etter kom ein av dei fælaste orkanar som har vist seg over Vesterisen nokon gong. Vêrgudane skulle vise seg nådelause over selfangstflåten dette året.

Fem skuter og 79 menn kom aldri attende. 46 koner og 98 umyndige born sat heime og venta på ein far som aldri kom heim. Mange av dei same mista også ein son, bror, onkel eller svoger. I dag er det vanskeleg å førestille seg kva dei måtte gå gjennom. Det vart sett i gang den største leiteaksjon over Vesterisen nokon gong. Ingen ting vart funne. Det var ei tragisk hending som har sett dype spor heilt fram til vår tid.

Johannes Bjarne Alme har i denne utgåva av Isflaket skrive ein omfattande artikkel over hendingane i Vesterisen i 1952.

Alme har også skrive minneord om to av ishavskjempene på Sunnmøre som begge har

gått bort siste året. Til saman hadde dei 94 turar på selfangst frå 1945 til 1994. Dei tok med seg ufattelig mykje historie på si vidare vandring. Men mykje av kunnskapen sin har dei delt med oss gjennom artiklar Isflaket tidlegare.

Gunnar Myklebust har møtt ein annan heidersmann til samtale. Gjennom eit langt liv har Christian Rieber utrøyteleg kjempa for norsk selfangst. Få, om nokon, har kjempa så hardt for selfangstnæringa. Sjølv det året han fekk 250.000 protestbrev i postkassa si og måtte ha politivakt til å frå jobb, gav han ikkje opp.

- Å ta livet av selfangsten og redusere kvalfangsten er jo det motsette av fornuft når vi prøver å gjere verda berekraftig, det motsette av fornuft både klima- og ernæringsmessig, Seier Christian Rieber, Ishavsveteranen som aldri kom på ishavet, men tok kampen for heile næringa.

Magnus Sefland er trufast leverandør av gode polarhistoriske artiklar til Isflaket og har også i denne utgåva med to artiklar. Den første om «Operasjon Pingvin», om blant anna flyfotografering og kartlegging av Dronning Maud Land. Sefland har også med ein artikkel med meir bakgrunn om Birger Rasmussen som Isflaket sine lesarar har sett ein del foto frå gjennom dei siste Isflaka.

I spalta Frå arkivet har vi denne gong leita fram John Giæver sin rapport om ekspedisjonen til Nordaust-Grønland med ishavsskuta «Polarbjørn» i 1939. Eit år med uvanleg mykje is utanfor kysten av Grønland.

Stor takk til dei som leverer artiklar til Isflaket.

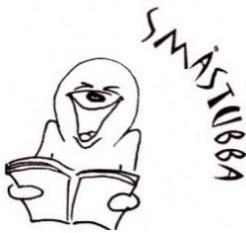
God lesnad!

Brandal 8. februar 2022

Webjørn Landmark
Redaktør

Russekule i huva

Siste åra Sunnmøringane dreiv selfangst i Kvitsjøen, var ikkje stemninga mellom dei russiske og norske fangstfolka særleg god. Skulda var slett ikkje berre på eine sida. Dei to nasjonane stal skinn frå kvarandre når sjansen var der, og begge partar skaut med skarpt når dei oppdaga kvarandre som prøvde å stele frå skinndungane. Ei natt låg eit par av skyttarane og skaut inn eit nytt gevær. Dei hadde tjuvlånt skinnhua hass Sverre og sett på ein hakapik til blink bort på isen. Og dei trefte bra.



Dramatikken vart ikkje mindre når slike fantestrekar vart igjen fortalt på butikken heime i Brandal. Ei kone stod å snakka med ei anna på butikktrappa:

- Hanj va no visst so føle russen i år at -.
- Ja, det ska no vel ej vite. Når han Sverre kom heim frå Kvitsjønå, so hadde han skinnhuva si peisande fulle ta russekule!

Fråhaldskvinna

Skipperkona var fråhaldskvinne på sin hals, og aktiv i alt som gjekk føre seg på Bedehuset i Brandal, og panisk redd for å gå om bord i eit fly.

Skipperen sjølv var pensjonert no etter eit hardt å langt liv på fiske og selfangst, der «brendevinet» gikk som medisin.

Han hadde aldri vore sør for Stadt, men no hadde borna slått hauda i hop og bestilt flybillettar til syden for dei. Skipperen var slett ingen fråhaldsmann, og hadde ordna seg med ei lerke på lomma. Han retter lerka bort mot kona si:

-Ta dej enj slurk ta dinnja, so kjøme det sei, lokka han.

Men ho såg fiendsk på kallen sin:

-Nei takk, ej he no i alle fall tenkt å kome edru til himmels!

Innhald

Påskeorkanen i Vesterisen 1952	side 4
Ishavsveteranen Rieber	side 20
Operasjon Pingvin	side 31
To ishavslegender er borte	side 40
2 x Birger Rasmussen	side 44
Nordøst-Grønland 1939	side 47
Mannskapet på «Is-Ola»	side 56

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør og oppsett. webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

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

ISSN 1891-9480

Påskeorkanen i Vesterisen 1952

Av Johannes Bjarne Alme

Påskeorkanen i Vesterisen i 1952 der 79 mann kom vekk, er eit av dei mørke minna ishavsnæringa ber med seg. Tilfeldigheiter saman med skipperane sin kunnskap gjorde at katastrofen ikkje vart større.

Etter andre verdskrig var det stor etterspurnad etter den syrefrie seloljen, så både spekket og skinna var godt betalt. Det var stor optimisme i næringa og det var bygde nye skuter og mange skuter vart bygde om – i praksis ny skute. Og lottane til mannskapa var gode.

Sesongen 1951 var svært god, med store fangstar og rekordhøge priar. Dette skapte stor optimisme før 1952-sesongen. Totalt rusta 53 skuter med knappe 900 mann ut.

Det var Grønlandssel og Klappmyss ein fanga i Vesterisen. Kvitungane (ungen til Grønlandselen) var i tal lettast å få, men Bluebacken (ungen til klappmyssen) var den som gav mest av seg både i skinnpris og i spekkmengde. Så Bluebacken var ettertrakta.

Nedanfor er ein omtale av korleis Vesterisen typisk var på 50 og 60-talet:

Vesterisen er ismassen som har rive seg laus frå isen i Nordpolbassenget, og som kjem drivande med straumen sørover. Denne straumen, som går langs austkysten av Grønland, vert kalla Aust-Grønlandsstraumen. Polisen som den fører med seg, er mange år gammal, og dei største flaka stikk opp over vatnet i ei mannhøgd eller meir. Dette er det som vert kalla polarbaksen. Havområdet mellom Grønland og Svalbard frys til kvar vinter. Denne isen vert kalla vinter-is, og kan stikke opp til ein halv meter over havoverflata.

Polarbaksen driv av stad heilt inn til fastlandet på Aust-Grønland, der den møter fjell, og den vert masa i knas under eit øyredøyvande levet.



Avvaska blåis i Vesterisen, hardt som fjell, og livsfarleg på drift i høg sjø. Foto frå Espen Brandal.

Frå Aust-Grønland breier det mektige beltet av drivande polarbaks seg austover – og dannar Vesterisen. Den største utstrekninga har Vesterisen har i mars månad. På ekstra kalde dagar frys også vatnet til i områda omkring vinterisen og polarbaksen. Først dannar det seg issørpe, som så vert pannekake-is og sidan frys saman til større flak. Denne isen vert då kalla ny-is. All denne isen forsvinn på drifta sørover, og når den har passert Danmarksstretet, er mesteparten smelta. Berre isfjell finns lenger sør; isfjell er bitar av isbrear som har vorte danna på land, og som så har kalva i sjøen.

Når Vesterisen etter kalde og stille dagar vert utsett for opprørt sjø, vert ny-isen brekt opp, og det dannar seg sørpe-is, ein slags is-graut som kan verte opptil ein meter tjukk. Vinterisen som så står for tur, vert også brekt opp – lengst ute i småflak, lenger innover i større flak. Set det inn med storm som kjem på tvers av straumen, vert også den tunge polarbaksen påverka, og dei veldige ismassane vert brotne mot kvarandre og pressa i veret. Desse formasjonane som så oppstår, vert kalla skrugardar.

Den austre breidda av Vesterisen, der kantane strekkjer seg ut mot Norskehavet, er taggete i kantane. Dei største taggane vert kalla oddar. Dei kan stikke ti norske landmil (100 km) ut frå polarbaksen og kan vere opptil tre norske mil

breie i rota. Men dei er vanlegvis mindre. Dei små og lausrivne taggane vert kalla strimlar. Dei vert ofte danna utanfor oddane eller i bukta mellom to oddar. Vanlegvis består oddane og strimlane av den oppbrotna vinterisen, men rota av oddane er ofte danna av polarbaks.

Dei flaka som dannar oddane, er nedsnødde – unntatt dei som ligg yst, for dei vert avvaska av sjøen. Dessutan er det ikkje berre snøen som forsvinn, også noko av isen vert tært ned av sjøen. Derfor er det berre delar av dei ytrast flaka som er synlege. Dei delane av desse flaka som ligg under vatnet, vert kalla isføter. Ein isfot er eit undervassframspring som stikk ut som ein finger eller som eit fotblad – derfor namnet.

Vesterisen med sin polarbaks, oddane og strimlane som kjem drivande mot sør, er ikkje konstant i si oppbygging. Når pålandsvinden set inn frå aust, vert dei drivande ismassane pressa saman. Oddane og strimlane vert til eit einaste samanhengande kvitt teppe som brer seg heilt inn til polarbaksen, og det oppstår ein rett kant imot sjøen. Denne iskanten vert kalla tett stråkant. Så snart vinden kjem frå Aust-Grønland, vert det på nytt danna oddar og strimlar. Vert denne vinden langvarig, driv isen raskt utover og det oppstår ”fordelt is”, som kan forville seg langt til havs. Den vinden selfangarane likar best, er enten med eller mot straumen. Under slike forhold er oppbygginga av strimlar og oddar rimeleg stabil. Når is er i drift, er det den største og tyngste isen som driv raskast. Eit isfjell er alltid ustoppeleg, og råka etter isfjellet avslører kva veg straumen går.

Kuling og storm set havet i rørsle, men den grove sjøen med kjempestore bølgjer og skumsprøyta når aldri inn i isen. Når det opprørte havet møter is, vert villskapen straks tamd, for is har den same verknaden på opprørt hav som det olje har. I isen merkar ein berre dønningen av infernoet utanfor; kraftigast nær havet og svakare og svakare dess lenger inn i isen ein kjem, inntil ein er så langt inne i isen at ein ikkje merkar noko.

Uansett kor kraftige dønningane er, er dei alltid berre ei stillferdig tillemping, og ishavss-

dønningane har den same freden over seg som ei sovande kjempe som trekkjer pusten med lange og stille andedrag. Det einaste ein høyrer, er ei sprø fisling frå is som gnissar mot is.

Om ein fangar eller leitar etter fangst, er ein alltid på vakt med omsyn til vind og barometertrykk. Wind frå nordaust gjer at oddane kan klappe saman, og om skuta er inne i ei slik bukt, kan ein verte sett fast i den tettpakka baksen og fryse inne. Nordausten er kald; den går med straumen, og drivisen får stor fart. Nordausten lagar strak kant og er den sterkeste, og også den farlegaste, vinden på dette feltet. Trass i alle hjelpemiddel som er i dag, har alle skipperane eit nærmast heroisk forhold til barometeret. Det reagerer med ein gong, og det som ikkje dét viser, kan ein sjå av skyene, vart det sagt tidlegare. Når stormen kom, var det viktig å finne eit avhald, dvs. ein plass der det er lite dønning, samstundes som det ikkje måtte vere så langt inne i isen at ein risikerer å verte fast. Påkestormane i Vesterisen var meir eller mindre årvisse; det var liksom ikkje påske før ein hadde hatt ein storm.

Vesterisen 1952:

24. mars opna fangsten. I 1952 var skutene som fanga i Vesterisen treskuter med ein størrelse frå knappe 70 fot og opp til om lag 120 fot. Like eins varierte motorstorleiken frå 60–70 til 400–500 hk.

I veka før avgang var det stor aktivitet i Ålesund. Skutene låg side om side og gjorde klart til tur. Proviant skulle om bord, olje bunkrast, gevær, ammunisjon og dynamitt måtte på plass. Mannskapa gjorde sine private innkjøp. Fangstmenn frå fjordane kom med sjømannssekk på ryggen og tønne til saltkjøtt i handa. Fjordingane var varsame med krona, det var same utrustinga som åra før. Ungdommane som allereie hadde gjort seg nokre kroner på sildefisket, hadde vore hjå han Thor Dahle i Skansen og handla ny skinnhue og støvlar. Spenning og forventing låg i lufta.

Ein vaksen fangstmann hadde vore til legen, og fått forbod mot å reise grunna magetrøbbel. På veg om bord att gjekk han på ein kamerat, dei kom i prat og han tilbydde kameraten plassen sin

om bord i skuta. Kameraten trong arbeid og hadde lyst å prøve selfangst, så han slo til.

Så tilfeldig kan livet vere. Ein vart sjuk og berga livet, medan han som reiste kom ikkje attende.

Den 12. mars var det utseglarfest med tale av ishavspresten Monrad Norderval på Fiskarheimen i Ålesund.

Dei fleste skutene kasta laust og kursa vestover laurdag den 15. mars.

Sidan fangstdatoen var så seint som den 24., hadde skutene god tid til å leite etter Grønlandsselet og Klappmyssen. Det var ikkje stort å sjå, men etter kvart som det nærmar seg fangststart, auka spenninga og skipperane vert meir og meir på vakt kvar dei andre var.

Allereie 23. mars forliste Tjørvågskuta «Vestis». Isen tok tak i roret og rorkjettingen rauk, skuta vart liggande iråka og isen sette saman og tok til slutt heile skuta. Etter ein tøff marsj over isen vart mannskapet plukka opp av ein fangstbåt frå «Sjannøy». Alle mann vart berga.



«Vestis» forliste 23. mars 1952. Foto frå Vebjørn Fiksdal

Ein del skuter gjorde tidleg brukbar fangst av blueback og klappmyss. Sidan hadde dei fleste skutene leita etter Grønlandsselet og dei nyfødde kvitungane. Nokre kom over enkelt nykasta, men ingen fant det store selkastet.

Det vert mykje leiting og køyring. Alle skipperane vakta på kvarandre og følgde med om det var skuter som var tause på radioen, det betydde ofte et dei låg i fangst.

Når nokre skuter trudde dei hadde funne selen og kasteplassen nordvest av Jan Mayen, gjekk selen i vatnet. Dei erfarne skipperane kleiar seg i hovudet og utvekslar synspunkt på kvifor selen oppførte seg så tullete.

«Ringsel» hadde vore taus lenge, nokre visste at den gjekk vestover (sør) som det vert sagt i Vesterisen. Fleire diskuterte om dei skulle ta turen vestover og sjå om der var noko å finne. Langt sørvest i Vesterisen er ein stygg plass, der er ofte største isen, hard avvaska blåis, og sterke vindar. Kjem uveret er der typisk stråkant utan råd å finne avhald.

Så var det den därlege fangsten då. Det var for eit godt utkome alle var på fangst. Å kome heim med tom skute var ikkje bra korkje for skipper eller mannskap. Vêrmeldinga var ikkje å stole på for Vesterisen. Då var det betre å stole på eigne auger og barometeret. Barometeret slo aldri feil.

Ein del skuter tok sjansen og gjekk vestover. Før dei kom så langt at dei fant fangst, snudde dei fleste, mellom andre «Polstjerna», «Myregga» og «Asbjørn». Vartdalskuta «Buskø» og Tjørvågskuta «Pels» var blant dei som ikkje snudde. Dei heldt fram vestover. Dei gjekk seg rett inn i bluebackfangst. Ein veit med sikkerheit at der var samla seks skuter langt vest, i tillegg til Sunnmørsskutene var det «Vårglimt», «Brattind» «Ringsel» og «Arild», alle frå Troms.

«Ringsel» skipper Terje Johnsen, hadde fangsta godt og var nærmast lasta når barometeret falt. Far til Terje, Julius Johnsen, var skipper på «Polis». Dei to prata når uveret hadde kome. Julius visste godt at «Ringsel» ikkje var ei spesielt god skute, så han var litt bekymra. Svaret Terje gav, var at dei var så godt som lasta og hadde funne eit godt avhald, så det var ingen fare. Desse orda var dei siste Julius høyrdet frå sonen.



«Pels» fotografert i Vesterisen 1952 før orkanen kom, «Pels» vart forlenga og ombygd hausten 1951. Ukjend fotograf.

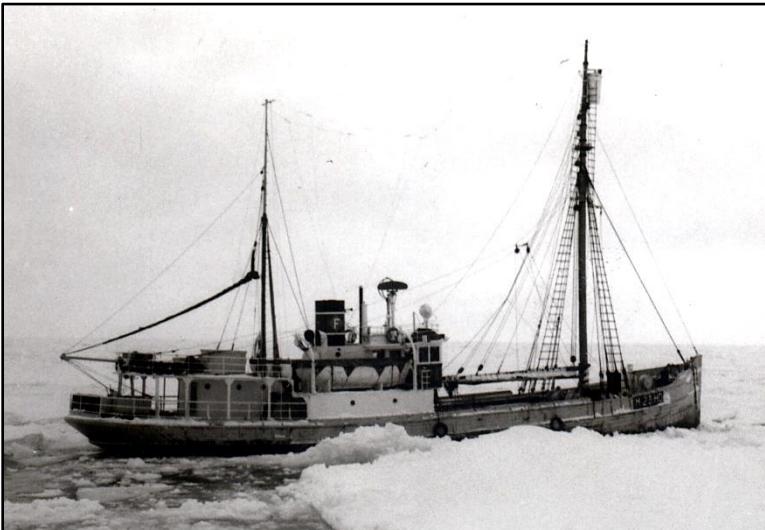
Ishavsskutene «Fangstmand» - skipper John Nedrelid, og «Eskimo» - skipper Bernt Brandal, var begge på tur vestover. Dei gjekk ikkje saman, men målet var fangsten i områder «Ringsel» låg. Sannsynlegvis var dei to skutene ikkje langt i frå einannan, og heller ikkje langt i frå dei seks andre skutene når dei snudde austover.

Bernt Brandal fortalte at «Eskimo» var på veg vestover. Bror hans, Angel, var førsteskyttar, og han kom og purra Bernt ut på natta til 3. april fordi vinden friskna på og barometeret fall kraftig. Bernt gav straks ordre om å snu skuta, og dei sette full fart austover i tjukk snøkave og vind imot frå nordaust. Dei var første og einaste skute som hadde radar, og på den såg

dei etter kvart ei skute inne i isen. Dei gjekk inn til den, det var ishavsskuta "Polarøy" - skipper Sørensen. Dei to skutene låg i lag, dønningen vaks og kanten vart riven utover. Etter ei tid måtte dei gå vidare nordvestover, det var litt

spenning når dei måtte gå gjennom ein isodde. Vidare var det dønning, sjøskvett og dermed ising. Og dei måtte gå unna iskanten for ikkje å verte knuste mot denne når vinden var så sterk at skuta ville leggje seg på sida.

Ola Jarle Bigset som var skyttar på «Fangstmand» har fortalt omrent det same. Dei var på veg vestover. Barometeret falt, trass i det ikkje var så kraftig vind då, så snudde skipper John Nedrelid og dei gav full peisar austover. Vinden auka på utover, og dei gjekk heile dagen og først ut på kvelden fant dei ein så pass bra odde at dei valte å legge seg til bak den. I løpet av neste natt bles det opp til full orkan. Det var grautjukke snøkave, blanda med sjøsprøyt som slo innover skuta. Og det var isande kaldt. Karane som skulle over dekk og fram til lugarkappa kraup over dekk for at vinden ikkje skulle kaste dei over bord. Etterkvart som odden vert riven utover kom først dei små isane surfande, men så snart dei er borte var det store tunge isflak som kjem surfande på dønningane. Rormannen si oppgåve var å styre og regulere farta for å unngå at slike flak trefte skuta. Dette



«*Fangstmand*» var på veg vestover, men snudde då barometeret fall. Her er «*Fangstmand*» i Vesterisen i 1959. Foto Yksnøy.

var svært krevjande, og det var berre dei mest erfarte som fekk tiltru til denne oppgåva.

Storm på Newfoundland

Den første april har skutene som fangstar ved Newfoundland storm. Arnljot Brandal som var 1.skytta på «Polaris» minnast at då den stormen passerte, så høyrte han skipper Guttorm Jakobsen på «Norsel» seie at denne stormen kjem dei til å få merke i Vesterisen også. Som tidlegare uteseglar og krigsseglar så kjente kaptein Guttorm stormane i Atlanteren godt. Beklageleg vis var det ikkje gode kommunikasjonsmoglegheitene mellom Newfoundland og Vesterisen den gongen.

I ettertid har det også synt seg at vårmeldingane som vart sendt ut, først meldte for svak vind, for så å oppgraderte til storm og orkan etter vinden hadde vore på det sterkeste. Fenomenet polart lågtrykk vart først oppdaga på 60-talet når vårsatellittane kom til. Dei er vanskelege å føresjå og med det også vanskeleg å melde. Det er ingen tvil om at 1952-stormen var danna av polart lågtrykk.

Polare lågtrykk er små, intense lågtrykk som dannast i arktiske luftmasse på nordsida av polarfronten om vinteren. Vanlegvis har de en diameter på mellom 150 og 600 kilometer, og de gir ikkje fullt så mye vind. I gjennomsnitt observerast det en vindstyrke på 21 meter per

sekund (m/s) rundt et polart lågtrykk, men omtrent en fjerdedel av tilfelle har vind på full storm eller meir. Det kraftigaste som er observert i moderne tid hadde 36 m/s (orkan styrke) over en tolv timars periode. Polare lågtrykk dannast når kald luft frå de store is- og snølagte områdane i Arktis blir blåst ut over det relativt varmare havet. Når luftmassen får tilført varme og fuktighet frå havoverflata, stiger den og dannar bye-skyer. Lufta vert gradvis ustabil, og bye-skyene bygg seg gradvis opp ettersom lufta strøymer utover opent hav.

Hovudtyngda av ishavsflåten låg nord(aust) i Vesterisen, i området kring Jan Mayen. Dei alle merka stormen, kulden og isinga. Som tidlegare peika på var det enklare å finne gode avhald lenger aust, så dei skutene som var i området nord for Jan Mayen når stormen kom, gjekk ut gjennom isen og fant seg gode avhald, der risikoen for å verte sette inne og med det verte faste var liten.

Skutene lengst vest fekk stormen først og truleg sterkest. Den andre april hadde dei fangsta blueback i gode forhold. Då dei gjekk til ro, var det i tru på at dagen etter vart ein ny god fangstdag. I løpet av natta falt barometeret raskt og vinden kom. Det vart snøkave og temperaturen falt.

Dei seks skutene som låg lengst vest var «Pels», «Buskø», «Vårglimt», «Brattind», «Ringsel» og «Arild». Av desse var «Buskø» den klart største. I ettertid har det kome fram at «Buskø» hadde skade på propellen og ikkje kunne bruke full maskinkraft. Det har vore nemnt at også «Pels» hadde noko problem.

Desse skutene fekk været først, og dei måtte finne seg avhald. Første døgnet hadde dei truleg bra avhald, men set vi saman den vesle informasjonen vi har, så synes det som om at den fjerde april har avhaldet minka eller forsvunne. Skipper Aksnes på «Furenak» prata då med skipper Karsten Brandal på «Buskø», han sa då at no slører dei, altså har dei gitt opp avhaldet og er på veg til havs. Denne samtalen overhørde også førsteskyttar Angel Brandal på «Eskimo».



«Buskø» i Vesterisen før orkanen kom i 1952.
Fotograf ukjend.

Snart er uveret over heile Vesterisen. Det er slutt på fangstinga, no gjeld det å finne gode avhald, og halde skutene mest mogleg rein for snø og is. Frå kuling aukar vinden til storm og orkan. Temperaturen er ned i -30 grader Celsius. Og det bles valdsamt. Mannskapa hører den kraftige susinga i lufta, ulinga frå vinden i riggen og på skutene som ligg nærmast lågtrykket har folka eit sterkt trykk i trommehinnene. Skutene vaktar på avhaldet, og ikkje minst på teikn til at det forsvinn eller riv i frå fastisen. Om avhalda forsvinn må skutene finne nytt, og då er det ut i havet og gå mot vinden. Det er maskinkrafta som avgjer kor godt det lykkast.

Stormen herjar over Vesterisen i mange dagar.

Om bord «Flemsøy» om kvelden 7. april.

Mange av skutene som ligg lengst nordvest i Vesterisen ligg samla. Trass i sterk vind, ligg «Brandal» på sida av «Flemsøy», og om kvelden den 7. april går skipper Johannes M Brandal og student Per Øynes frå «Brandal» på besøk til skipper Karl Brandal på «Flemsøy». Karl Brandal var ein ung skipper, berre 29 år gammal. På kartbordet brukte han teiknestiftar for å følgje med kvar dei andre skutene var. For

å vite når tid han sist hadde hørt frå dei, hadde teiknestiftane ulike dagsfarge. Dette var det ingen andre skipperar som hadde, dei stolte på hugsen, ev. eit kort notat i kartmargen eller på ein papirlapp. Dei to gjestane vert teke fint i mot, verden Karl Brandal gjekk og reika mellom styrehuset og bestikken, han fant ikkje heilt roa.

«Det er lenge sidan eg har hørt frå Buskø» og «Pels»» seier han vent mot skipper Johannes M Brandal.

Den eldre skipperen likar ikkje slikt prat, så han dreg på det før han automatisk seier «Ja....dei er vel i fangst?»

«No? I dette veret?»

Det er akkurat som skipper Johannes M Brandal kvepp til og vaknar, det litt kvasse i stemma til den unge skipperen har fått han til å skjøne at dette ikkje var ein vanleg tørrprat. «Nei... nei sjølv sagt»

Dei to studerer kartbordet, mens studenten nyfiken følgjer med.



Skipper Karl J. Brandal på «Flemsøy». Foto frå Knut M. Myklebust, Ishavsmuseets arkiv.

«Vi får rope på dei» seier Karl Brandal, og går bort til radiosendaren.

Han kallar først opp «Buskø». Då han etter eit kvarter ikkje har fått svar, så kallar han på «Pels». Det er like stille i mottakaren.

Dei set seg ned og pratar om anna enn skuter som ikkje gir livsteikn. I tankane trøystar dei seg med at det kan hende dei ligg slik til i uveret at dei har kontroll på mogleg fangst og ikkje vil gi livsteikn. Medan dei set slik, høyrer dei at ei av Tromsøskutene kallar på «Brattind» fleire gongar utan det kjem svar. Karl Brandal er rastlause og tek ei ny runde i radioen for å høyre om nokon har hørt frå «Buskø» og «Pels» siste dagane. Ingen hadde hørt frå dei, og nokre skipperar nemner også «Vårglimt» og «Ringsel».

Skipper Johannes M Brandal og studenten følgjer halvt med verten som stadig pratar med nye skuter, mens dei pratar om andre ting. I 23 tida nemner Johannes M Brandal at det kanskje er på tide å legge seg.

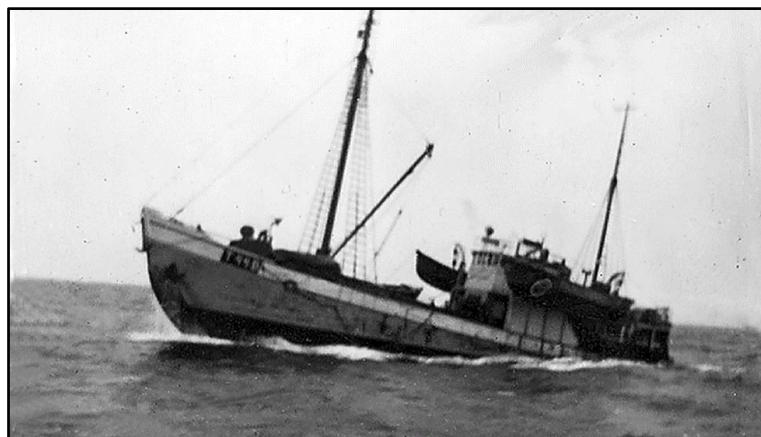
«Her må vere noko gale!» høyrer dei Karl Brandal seie over radioen før han avsluttar samtalen. Dei to kvepp til og kjenner uroa stikk i bringa.

«Det har ikkje hendt noko med «Buskø», kan du skjøne. Ikkje tale om!» Seier Johannes M Brandal.

Karl Brandal lar seg ikkje overtyde, og han går i gang og kalle på alle dei fem skutene. «Hallo «Pels», hallo «Buskø», hallo «Brattind», hallo «Vårglimt», hallo «Ringsel»..... «Flemsøy» kallar. Så ei kort pause og ny kalling.

Vidare la han til «Eg er bekymra for dokke, ver snill å svar meg på radioen, så sant de kan. Om antennen har blese vekk, bruk telegrafnøkkelen og sett radioen på full styrke, og eg skal lytte etter tre lange gjentatt med eit kvart minutt mellomrom... Over.»

Karl Brandal slo av sendaren og kopla antennen inn på mottakaren. Frå høgtalaren kom det ikkje ein lyd, det var som eteren var død og borte for alltid.



Ishavsskuta «Vårglimt».

I bestikken til alle dei andre skutene sat skipperane å lytta. Det gjekk eit kvarter og det gjekk to kvarter. Dei fem skutene var like tause.

Dei to besøkande går i halv eitt tida attende til «Brandal». Studenten registrerer at skipperen ikkje går på lugaren men opp i bestikken. Då han ei stund etter tek turen på bruva ei ser han skipperen sitje i skinnsofaen i bestikken bøygda

framover med luta hovud og knepte hender. Det er heilt stille.

Brått vert stillheita brota av Karl Brandal på «Flemsøy»: «Hallo «Pels», hallo «Buskø», hallo «Brattind», hallo «Vårglimt», hallo «Ringsel»..... «Flemsøy» kallar. Så ei kort pause og ny kalling. Men ikkje anna enn susing kjem frå eteren.

Skipper Johannes M Brandal vart sitjande i bestikken til den lyse morgen....

8.april

Dagen etter, den 8.april var det klarvêr og gode forhold. Skutene fangsta, men skipperane såg og tenkte på dei sakna skutene eller sat i bestikken og følgde med radioen. Karl Brandal varr heile dagen i radioen. Klokka 20 om kvelden kom Siglufjord radio på Island og spurte om det er noko gale, dei hadde lytta til den store radiotrafikken. Karl Brandal bekrefta då at fem skuter var sakna. Siglufjord foreslår at dei kontaktar den amerikanske flybasen på Keflavik og ber om at fly vert sendt ut for å leite etter dei sakna skutene. I løpet av natta klarte Karl Brandal via kontakt med andre skuter å gi oppdatert informasjon til Island over kvar skutene som ikkje var sakna låg. Det vart også gjeve instruksjonar om at det for det meste måtte leitast sør for dei skutene som ikkje var sakna, både i isen og i sjøen.

Den dagen, 8.april kom «Ungsel» «Selfisk» og «Arild» til Island.

Ut på natta kom også Tromsø radio med spørsmål om det var noko gale, dei hadde fanga opp stor radiotrafikk, men hadde ikkje heilt fått med seg årsaka. Karl Brandal var varsam i svaret han gav.

Dagen etter, den 9. april, var to amerikanske, eit islandsk og eit dansk fly på leit. Dei amerikanske flya landa og meldte frå om at dei ikkje såg noko skute sør for dei ikkje sakna skutene. Flya vart beordra i lufta igjen. Ishavsskutene «Polstraum» og «Furenak» meldte frå at dei trakk seg frå fangsten og gjekk på leiting etter dei sakna skutene. Skipper



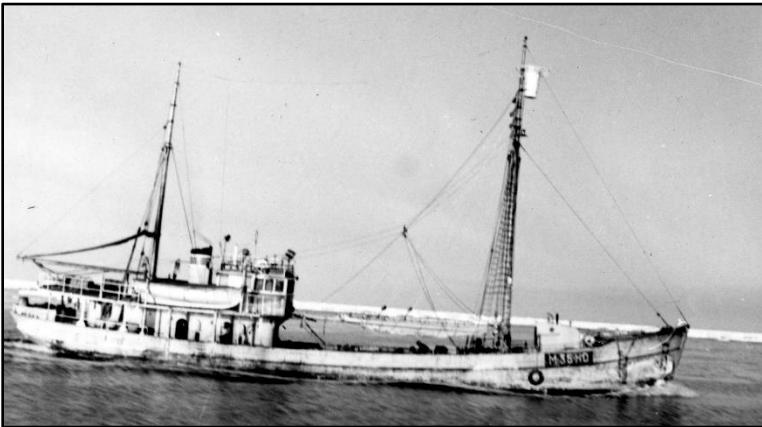
Ishavsskuta «Brattind» var av dei sakna skutene.

Osvald Lillenes på «Polstraum» var bror til skipper Olaf Lillenes på «Pels».

Langfredag 11. april, var åtte fly – seks amerikanske, eit islandsk rutefly og ein dansk Catalina på vingane over Vesterisen og Danskestretet. Offisielt var seks skuter tekne ut av fangsten for å leite, i praksis var det nok fleire skuter som gjorde seg ærend vestover for å ta del i søket. Det var klar luft og god sikt. Stundom såg flymannskapet fotspor på isen, då måtte dei gå lavt ned, kvar gong vart dei skuffa, det var spor etter isbjørn. Like så når dei såg mørke skapningar på isen, måtte dei gå så langt ned at dei kunne slå fast at det var selskrottar og ikkje menneske som låg der. Flya leitte over eit stort område, frå sørlege delen av Vesterisen ned Danskestretet og langt til havs. Ingen funn som kunne knytast til dei fem sakna skutene vart gjort.

Det gjekk etter kvart opp for alle i Vesterisen at dette mest truleg var ei ufatteleg stor tragedie som hadde råka kameratane og næringa deira.

Ivar Vartdal f. 02.06.1927, som var fangstmann på «Hvalrosen» i 1952, fortalte at då skipper Bjørn Øvreliid kom ned frå tønna, kanskje akkurat denne dagen, så stoppa han opp, kika utover isen, før han stille sa «vi ser dei aldri meir att!»



«Hvalrossen» i Vesterisen i 1952 eller 1953.
Foto frå Einar Holm

Slik var det med fleire, etter kvart som ingen ting vart funne måtte dei ta innover seg at det utenkelege hadde skjedd. Ikkje eit rop om hjelp, ingen vrakrestar, kort sagt ikkje noko som kunne gi svar.

Ishavsskuta Arild:

Ishavsskuta «Arlid» som var blant dei seks skutene som låg lengst vest, kom til Island den 8. april.

Eg lét fangstmann Kåre Nilsen (fødd 31.8.1928, død 2.12.2002.) på «Arlid» fortelje om den ville ferda frå Vesterisen til Island (frå Odd Magnus Heide Hansen sitt arkiv).

“Arlid” 1952 – LPP 78,3 ft, B 20,3 ft, D 9,5 ft, med ein Deutz dieselmotor på 185 hk.

«Vesterisen 1952: Det var därlege forhold – med svær polarbaks. Skipperane vart einige om å leite etter fangst vestover; ein heil flokk med skuter gjekk vestover. Gjekk vestover i eit døgns tid, så snudde ”Polstjerna” skipper Halvdan Jakobsen. Då snudde mange skuter, men vi på ”Arlid” og fire andre skuter, som forliste, snudde ikkje. Skutene snudde truleg av di dei trudde der ikkje var fangst. Men vi heldt fram.

Då kom vi i fordelt is. Der såg vi ”Ringsel” ligge inne i isen og fange. Vi gjekk inn, og der fann vi fangst. Vi begynte å fange og fekk noko slikt som 700 dyr første dagen – berre blueback, så dette teikna veldig godt. Solskin og fint vêr. Vi vart einige med dei andre skutene at vi skulle fange med fangstbåtar dagen etter. Vi gjorde fangstbåtane klare, men i løpet av natta bles det

opp til nordaust kuling, snøfokk og frost. Kulingen aukar og snart er det storm, og vidare full storm. Mannskapet hadde si fulle hyre med å banke is og halde skuta fri for snø og is. Men dei ligg i eit avhald og kan av den grunn ikkje klage. Alle mann på dei seks skutene er opptekne med å halde skutene reine for snø og is. Sidan skutene ligg nær klappmysskastet, ønskjer dei ikkje at skutene som ligg lenger nord og aust skal få posisjonane deira, så radioen vert ikkje brukt. Dei har enno is i le, og ligg såleis godt til, sjølv om stormen no er oppe i sterk storm, truleg orkan.

Når Kåre Nilsen kjem på vakt morgonen 3. april (med å samanhilde med andre opplysningar, kan dette vere den 4. april - J.A.), har ikkje andreskyttaren gjort skuta sjøklar, men straks førsteskyttaren kjem på vakt, vert det gitt ordre om å skalke lukene og gjere skuta sjøklar. Det var nok på høg tid, for ikkje lenge etter er avhaldet vekk, og dei er ute på det opne ville havet.

Vinden er no oppe i orkan, himmel og hav går i eitt, framleis klarer skipperen å halde skuta på vêret, men dei brukar nesten full fart på maskina for å klare dette. Mange stygge brotsjør skyl over skuta, og både skipper og skyttarane fryktar at skuta skal verte brekt ned. Det vert gjeve ordre om å fylle olje i bølgjedemparane og hengje desse ut akterut på skuta. (Bruk av olje som bølgjedempar er ein måte å avgrense sjøgangen, mindre brotsjø og bevegelse frå bølgene. Oljen legg seg som ei tynn hinne over vatnet, som reduserer overflatespenninga, som hindrar bølgene frå å sette kam og bryte.)

Skipperen ser at han neppe klarer å halde skuta opp imot vêret særleg lenge, så han bestemmer seg for å snu skuta for å få henne på lensing. Men før dei kjem så langt, får dei seg eit stygt brott som sender skuta langt nedover havet, og det er så vidt skuta klarer å løfte seg opp att. Og kjem skuta på sida, vil det truleg berre ta ei kort tid før sjøen knuser bruia og anna som er over vatn. Først prøver dei å få skuta rundt, for å få henne unna vinden, men ho vil berre grave seg ned i havet. I siste liten får skipperen gjeve ordre om stopp i maskina; om ikkje hadde skuta gått



«Ringsel» var ei av skutene som var sakna.

seg ned gjennom havet. I staden klarer dei med å gi full fart akterover å få akterenden opp motvêret, og på det viset klarer dei å få skuta unna vinden.

Oljen i bølgjedemparane blæs bortover havet, så desse er det ingen nytte av. Sjølv om drivankeret ligg 500 meter bak skuta og motoren går med sakte fart, er det ein kamp å klare å styre skuta så ho ikkje grev seg ned gjennom sjøen. I blant når brotsjøane nærmar seg, vert det både gjeve full fart framover eller akterover for å klare å manøvrere skuta etter beste evne. Kvar mann klarer berre å stå ved roret i om lag ti minutt, då er ein heilt ferdig av å hale roret frå borde til borde i eit sett.»

Før "Arild" kom over på lensinga, ser Kåre Nilsen "Vårglimt" i le. «Den køyrer motoren så det står tung svart røyk ut av skorsteinen, likevel ligg skuta på sida av vêret. Det er ei stor skute, men dette ser ut til å vere meir enn kva motoren og skuta kan klare. Førsteskyttaren om bord i "Arild" Ibert Mathisen, som hadde vore skipper på "Ringsel" i fleire år, er sikker på at dette vêret

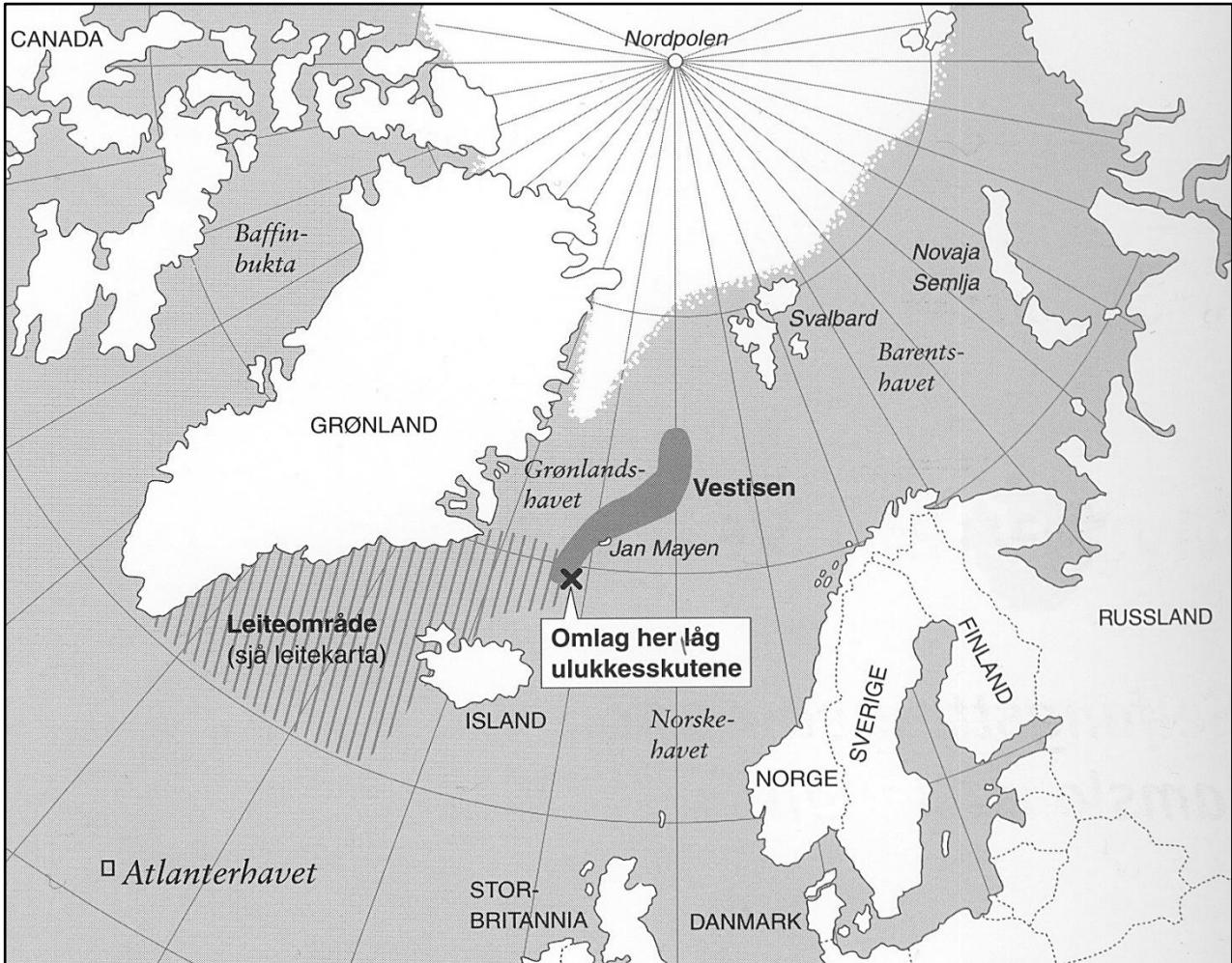
er meir enn den skuta kan tole. Han hadde sjølv slutta fordi han meinte skuta ikkje var eigna til å vere i Vesterisen. Også "Brattind" ser dei så vidt gjennom sjøroket. Skuta vert slengt frå side til side, og dei ser noko mørkt som flagrar gjennom lufta, truleg var det ei romluke. Om det stemmer, er det nok berre kort tid att før den er fylt med sjø og vil forsvinne ned gjennom havet. Vi hadde nok med oss sjølve, og kunne ingen ting gjere», seier Kåre Nilsen.

Etter nokre timar med lensing vert Kåre Nilsen og tre andre menn sende bak på hekken for å ordne med bølgjedemparane, slik at ein kan få meir effekt av desse. Det vart stille, og dei to på babord side kjem seg inn, men dei to på styrbord, vart tekne av sjøen. Ein mann vert hengande fast i jollevaieren og kasta om bord att i skuta, mens den siste forsvinn i det opprørte havet. Han som forsvinn, er svigerfar til skipperen. Alt på båtdekket er skylt på havet; den nybygde skipperlugaren er heilt borte, og maskinrommet er halvfullt av sjø. Alle lenser går for fullt, også ei tretommars handpumpe vert brukt. Det heile ser mørkt ut; nokre av mannskapet gir seg over, mens andre prøver å arbeide seg gjennom heile krisestemninga.

Medisinkista som hadde stått på skipperlugaren, hadde kome deisande heilt ned i maskinrommet, og dei måtte dukke for å få fatt i gasbind og bomull som var på veg i lensene og pumpene. Og formasta brotnar av, øvste delen med tønna kjem ramlanding i dekk, så alle trur dette er spikaren i kista. Karane vert sende ut på dekk for å surre mastrettoppen og bøte dekket, og dei finn at dekket er heilt. Materialen i dekket skulle vere av bongossi (hardt tremateriale), og det har ikkje vorte knust av mastra, til karane si store undring.

«Ein mann hadde brekt lårbeinet og låg framme, men han ville akterut heile tida, så lugarkappedøra stengte vi frå utsida så han ikkje skulle kome seg ut på dekk. Vi surra tau rundt kappa. Han ville aldri kome seg levande akterover.»

Etter nokre døgn spaknar vinden, og sjøen roar seg så pass at dei begynner å få trua på at det finns ei berging.



Kart over Vesterisen, leiteområdet og området der dei sakna skutene oppheldt seg. Kart frå boka «Mysteriet i Vestisen».

«Skuta såg ramponert ut, maten var borte eller øydelagt, og ingen visste kvar vi var. Heldigvis fekk vi så pass glimt av sola at skipperen klarte å ta sitt bestikk, og han rekna ut kvar vi var: Vi var 150 nm sør av Reykjanes langt på veg ned i Atlanterhavet. Vi går imot Island i eit og eit halvt døgn, så er vi under Reykjanes på Island, ytterlegare eit halvt døgn før vi kom til Arnafjordur og vidare til ein plass som heitte Bildudal. Dette var då tre døgn etter vi gjekk frå iskanten. Vi får via radio og Frelesesarmeen vite at alle vi seks skutene var sakna. Vi gjekk til Isafjord for å reparere skaden. Førsteskyttaren vår vart då henta av fly og var med ut for å leite etter dei sakna skutene.

Kvar vart det av alle vrakrestane? Det vart leita i dagevis med fly og skuter, men ingen ting vart nokosinne funne.

Skuta ”Arild” var opphavleg tysk og heitte ”Sachen”. Det var ei sterktbygd skute, og som eg nemnte, var luftinntaket oppe på motoren.» Så langt ishavsskuta ”Arild”.

I boka «Ein gong ei ishavsbygd» har Osvald Lillenes – skipper på «Polstraum» i 1952 og bror til skipper Olaf Lillenes på «Pels», delt sine tankar om kva han trudde hendte med «Pels». «Polstraum» var også på veg vestover, men snudde. Han trur «Pels» og dei andre fem skutene låg i synste enden av ein stor isodde og fanga. Når uveret kom gjekk dei inn i odden og hadde godt avhald. Det Osvald Lillenes seier er at han meina odden har slitna frå fastisen i rota, og utan at dei seks skutene var klar over det, var dei saman med odden på veg til havs. Etter kvart som stormen og dønningen åt opp odden forsvann småisen og det var berre stor avvaska blåis att. Hans teori var at skutene var sette inne, og dei vart knuste av store surfande isflak.



«Polstraum». Foto frå Olav Tjervåg

«Polstraum» og «Furenak» var dei første to skutene som offisielt starta å leite. Osvald Lillenes fortel at dei leita langt vestover, og at «Polstraum» gjekk ut gjennom havet, der dei trudde dei såg ei islysne. Det stemte, og den isen dei møtte var stor og tung. Osvald Lillenes tenkte då at dette var restane av den odden skutene hadde lagt i. Når desse store isflaka tørna saman kunne dei knuse ei skute til pinneved. Det som var att var berre store avvaska livlause flak. «Polstraum» snudde og gjekk austover att.

Resultatlaus leiting.

Korkje leitinga med fly eller skuter gav resultat. Første påskedag, den 13 april går dei to korvettane KNM "Sørøy" og KNM "Nordkyn" ut frå Tromsø med kurs for Vesterisen. Dei skal leite frå isen og vidare vestover. Flyleitinga held fram.

Andre påskedag rapportera eit av flya om ein oljetank og ein del treverk i området mellom 64 og 65 grader N og 30-35 grader V.

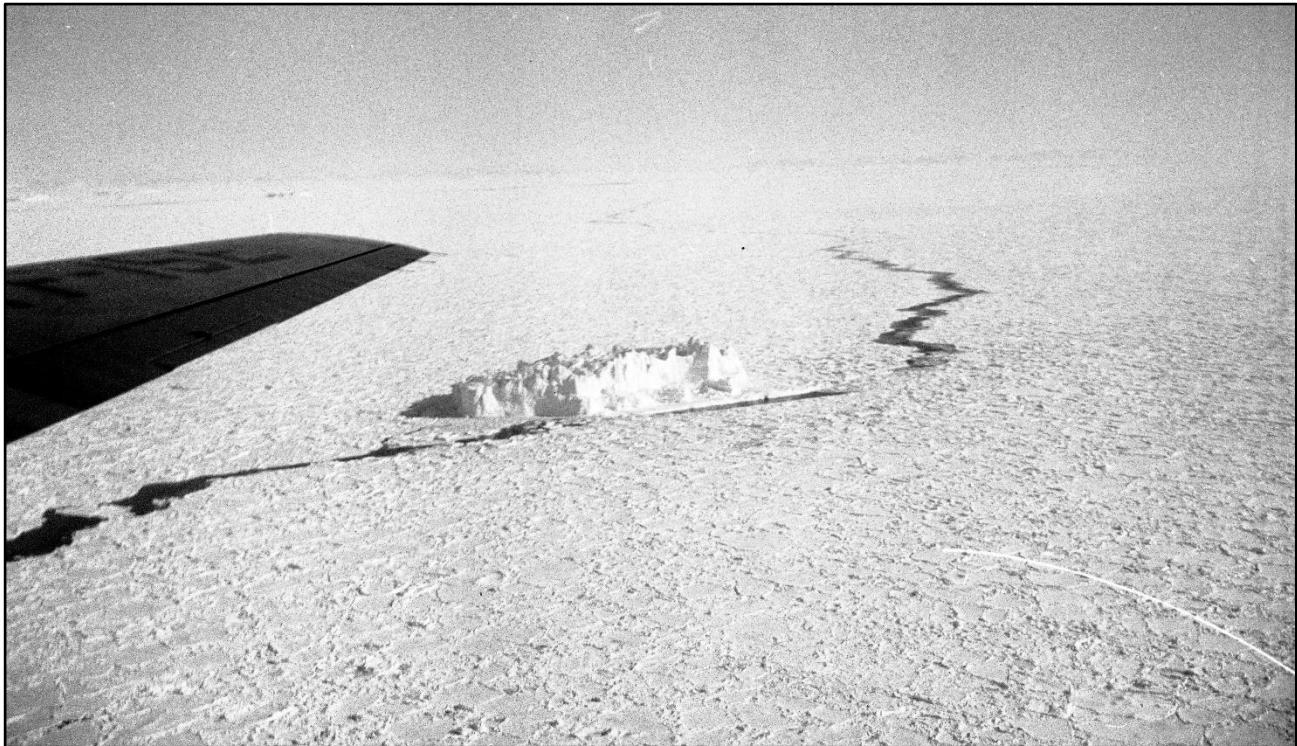
Korkje korvettane eller flyleitinga gjer funn som kan knytast til dei sakna skutene.

Skutene som er på heimveg frå Newfoundland, går opp langs kysten av Grønland, skutene frå nord går nord om Island for å söke, utan resultat. Heime er sjølvsgart dei pårørande i sjokk og fortvila. Det vert framleis leita. I kyrkjene vert dei sakna teke med i bøner. Medan synske folk fortel at dei ser overlevande som vandrar på isen.

I korrespondanse mellom islandske og norske styresmakter mottek Noreg den 20. april ein rapport, som norske styresmakter ikkje offentleggjorde med ein gong. I rapporten viser islendingane mellom anna til styrmann Ibert Mathisen på «Arild» som hadde vore kjentmann for islandske styresmakter og sjølv også vore med i fly to dagar. Mathisen seier mellom anna at han er overtydd om at alt som sto i menneskeleg makt er blitt gjort, og meina at dei sakna båtane er gått ned i stormen utan å etterlate seg noko spor. Styrmannen grunngir dette med dei brota som hans eigen båt hadde å kjempe med, dei var dei største og farlegaste han hadde opplevd under 40 års segling på ishavet. Han meina at grunnen til at hans egen båt klarte seg, var at den var usedvanleg solid bygd og hadde glimrande dieselmotor som ikkje svikta eit augeblink, til tross for at den til dels arbeidet under vann. Viss maskinen hadde svikta, ville ein ikkje vært i stand til å styre med brota, noko som uvegerleg ville ha resultert i at båten var blitt brekt ned. Sjølv ved å manøvrere som ein gjorde låg likevel hans egen båt så djupt at han sjølv og kapteinen sto i vatn til livet på kommandobrua, utan å sjå anna av skipet over vatnet enn mastetoppene.

Selfangstskutene «Norland I» og «Polarsel» vert leigd inn for å saumfare isen og kysten langs Grønland vestover, Ottar M Brandal var skyttar og han har fortalt korleis dei gjekk inn og ut buktene og fylgte iskanten like ned til Kapp Farvel og opp til Jan Mayen.

Ein dag såg dei ein masteliknande gjenstand inne i isen, og nokre mørke flekkar kring om. Det var teit is og uråd å kome inn med skuta, så Ottar i lag med to andre rustar seg og går innover. Det synte seg å vere ein drivtømmerstokk frå Sibir som hadde reist seg og vorte frozen fast i isen. Kring om var



Flyleiting over Vesterisen med «Gullfaxi» 2. mai 1952. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

selskrottar frå dyra som hadde vore fangsta nord om Jan Mayen før orkanen. I løpet av orkanen hadde desse drive om lag 1000 km.

I fem veker søker dei to skutene. Det einaste dei finn er ein leiser og ei romluke som truleg kom frå ei av dei sakna skutene frå Troms.

Etter kvart som ishavsskutene kjem heim, vart det spørsmål om kva som har skjedd, og om det framleis var håp om å finne dei sakna. Svara var vague, det var ein kraftig storm, med tøffe forhold, men ein må sjølvsagt halde fram leitinga.

I samtale med Ivar Vartdal fortalte han om heimkomsten til «Hvalrossen». Då dei kom til Ålesund og skulle fortolle, så sto der to kara på kaia, det var Hans Sætre- tidlegare skipper på «Buskø» og Erling Nes – også tidlegare ishavsskipper. Dei hadde begge søner om bord «Buskø». Ivar var som han sa berre ungdommen og han sto til rors. Skipper Bjørn Øvrelid og skyttar Norvald Liavåg var i styrehuset. Dei såg dei to på kaia og kjente dei. «Kva skal vi svare dei då? Sa Bjørn litt tenkande til seg sjølv.

«Desse to veit kva dette er, så her må vi berre seie det vi meina», slo Norvald fast. Ivar gjekk ned frå styrehuset då dei to fedrane kom om bord.

Etter kvart går det opp for dei pårørande, heile næringa, heile kysten, ja heile Noreg at det har vore ei stor katastrofe i Vesterisen.

Fem skuter med 78 mann er borte. Frå Sunnmøre var det «Buskø» frå Vartdal med 20 mann, og «Pels» frå Tjørvåg med 14 mann. Frå Troms var det skutene «Vårglimt» – 15 mann, «Brattind» - 14 mann og «Ringsel» – 14 mann. I tillegg missa ishavsskuta «Arild» ein mann i stormen på veg frå Vesterisen til Island. Totalt 79 mann

Blant dei omkome mannskapa var det mange som var i familie.

Om bord «Buskø» hadde skipper Peter Liavåg med to svograr, desse to var brør.

Olaf Lillenes på «Pels» hadde også med to svograr.

Om bord «Vårglimt» hadde reiar og skipper Alfred Hansen med seg to søner, ein svigerson og ein som var forlova med ei anna dotter.

Min kjære umissande mann,
vår kjære far og min son

Odd Bjørndal
omkom med M/S «Buskøys»
forlis i Vestisen, 34½ år gl.
Rakel Bjørndal, f. Raudy
Olavg, Jarl og Reidar
Olivia Bjørndal, mor
Jakob Raudy, svigerfar
Onklar og tanter
Høgt var du elskå,
sårt er du sakna

Det vert vår tunge lagnad å gjera kjent at min kjære mann,
vår gode far, son, sviger-
son, bror og onkel
maskinist

Elling Myklebust
44 år, er mellom dei sakna
selfangarane på M/S «Buskøy».
Vardal, 8. september 1952.
Signy Myklebust, f. Buset
Asbjørn, Åse, Bjørn, Steinar
og Vigdís
Andr. E. Myklebust, far
Steinar Buset, svigerfar
Sysken og svigersonsk
Gud signe minnet ditt!

Vår inderlig kjære sønn og
gode bror

Harald Normann Ness
kom bort ved m/s «Buskøy»
forlis i Vestisen 17½ år
gammel.
Ness, den 9/9 1952.
Eva Ness, f. Hoffseide og
Erling Ness
Einar, Norman og Oddbjørn
Besteforedre, tanter og
onkler
Herren gav, Herren tok,
Herrens navn varre lovet.
Takk for alt kjære Harald

Vår egen kjære

Jarle Karsten Romestrand
kom bort ved M/S «Buskøy»
forlis, 16 år gammal.
Palma, f. Kvæstheim,
og Ole Romestrand
Ståle, Ove, Kjetil og Tove
sysken
Fred, kjære Jarle

Det vert vår lagnad, å
gjera kjent for slukt og
venner, at vår inderlig kjære
sønn og vår smille bror

Kjell Hansen
omkom med selfangaren
«Buskøy» forlis i Vestisen
16½ år gammel.
Alesund, 10/9—52.
Emma, f. Skarsbø
og Oskar Hansen
Ingolf, Hans og Turid
Høgt var du elskå,
Sårt blir du sakna.

Min inderlig kjære smille
mann, vår gode, omsorgsfull
far, min senn, vår sviger-
sønn

Skipper

Peter Liavåg
omkom med M/S «Buskøy»
i Vestisen i april, 46 år gl.
Hareid, den 8. sept. 1952.
Gudrun Liavåg, f. Solheim
Sverre, Asbjørn, Petter,
Grete-Bodil
Gurine Liavåg, mor
Betty og Arthur Solheim

Vår kjære son, bror, sviger-
sønn og onkel

Sigurd Liavåg
kom bort ved M/S «Buskøy»
forlis i Vestisen i april
måned d. 24, 48 år gammel.
Sara og Josef Liavåg
Aslaug, f. Aarseth, og Jarle,
Gudlov, f. Liavåg,
og Ragnvald Holst
Margrete, Peder
Ivar, Johannes
Otto, Ingeborg

Min inderlig kjære mann,
vår gode far, son, svigerson,
bror, sviger- og onkel

Arne Meldskred
kom vekk med M/S «Buskøy»
i Vestisen, 38 år gammal.
Ulsteinvik 9. sept. 1952.
Laura Meldskred, f. Masdal
Anne Lise Meldskred
Ove Petter Meldskred
born
Mor, svigermor, sysken.
Høgt elskå, sårt sakna

Min elskede mann,
svigerson, bror, sviger-
sønn og onkel

Aff Solheim
kom bort ved «Buskøy» forlis,
37 år gammal.
Gurskeda, 9. sept. 1952.
Anny Solheim, f. Kirkholm
Herborg, Arild, Hans, Bjørn,
Jan, Torger
Betty og Arthur Solheim,
foreldre
Hanna Kirkholm, svigerson
Sysken og svigersonsk
Høgt elskå,
sårt sakna.

Min snille umistelige far

Hjalmar Tøssebro
omkom ved «Buskøy» forlis
i Vestisen, 48 år gammel.
Gåseid, 11. september 1952
Randi
Alfred Tøssebro
Albert Haugen
brydre
Peder Grønhaug, svigerfar
Svigerinner og svøgre

Min kjære umiselige mann,
vår dyrebare far, gode bror
og svøgre

Leiv Aarseth
kom bort med M/S «Buskøy»
forlis i Vestisen.
Oddveig Aarseth
Arlid og Runa
Sysken og svigersonsk
Sårt sakna!

Det fell i vårt lodd å gjera kjent at min kjære mann,
vår gode far, son, sviger-
son, bror og onkel
maskinist

Ingen bygger bautasteiner,
ingen reiser obelisker
hvor en fangstmann eller fisker
stønnende i døden segner.
Men de falt på ærens mark,
disse sønner, menn og fedre.
Og med plass i ærens park
vil vi deres minne hedre.

Langt mot nord går våre tanker,
enda lengre våre bønner.
Når vi ser, men intet skjønner,
er det tid å kaste anker
i det store dyp av fred,
hvor vår tro kan finne hvile.
Aldri skal den sjel fortvile
som har Gud å gledes ved.

Se, vi hilser alle dere
som fikk sorgens bør å bære.
Ensom skal du ikke være,
dine kval er delt av flere:
for de menn som havet tok,
har hvert bryst i landet bevet.
Men i livets gylne bok
er de kjære navne skrevet.

Ingvar Haddal

Vår kjære, umissande son,
vår gode bror, sviger, onkel
og min trulova

Olav John Solheim
omkom ved m/s «Buskøy»
forlis i Vestisen, 32 år gl.
gammel.
Betty og Arthur Solheim
Maria, f. Solheim,
og Trygv. B. Steen
Ingrid Solheim
Gudrun Liavåg, f. Solheim
Anne Solheim
Anni Solheim, født Kirkholm
Borgny Rødal, trulova
Borbhorn og systerhorn

Vår inderleg kjære son, bror,
sviger, onkel og brorsønn

Hans Ødegård
24 år gammal, omkom ved
M/S «Buskøy» forlis.
Anna og Rosafiol Ødegård
Ranveig og Asbjørn Ødegård
Marta og Paul Janson
Ingeborg Ødegård
Jenny Ødegård
Kjellang og Helge Ødegård
Palma Ødegård
Marta Ødegård, tante
Marit, Astrid og Rolf

Min kjære umissande mann,
min omsorgsfulle far, min
son, vår bror, onkel og svøgre
Skyttar

Charles Huldal
omkom ved M/S «Pels»
forlis i Vestisen, 38 år gl.
Fosnavåg, 10. sept. 1952.
Dagny Huldal, f. Moltu
Rolf
Far, svigersonsk, søsken

Det er vår tunge lagnad å
gjera kjent at vår alles kjere

Trygve Gresdal
omkom med M/S «Pels»
forlis, 22½ år gammal.
Mary Gresdal, f. Lid
Terje
Marie og Petter Gresdal
(foreldre)
Inger og Rolf (sysken)

Det vert vår tunge lagnad
å gjera kjent for slukt og
venner, at vår kjære son og
vår bror

Aksel Leirvik
omkom ved M/S «Pels»
forlis i Vestisen, 18½ år gl.
Tjervåg, 11. sept. 1952.
Amanda, f. Be, og
Rasmus Leirvik
Ottar, Asbjørn, Rolf, Leif,
Randi
Gud veisine minnet ditt,
kjære Aksel

Min hjartans kjære mann,
vår gode far, min son,
vår svigerson, bror, sviger-
og onkel

Skipper

Olaf Lillenes
omkom ved M/S «Pels»
forlis i Vestisen, 40 år gl.
Tjervåg, 11. sept. 1952.
Marit Lillenes, f. Myrvåges
Hilde-Marie og Oddveig
Henrikke Lillenes (mor)
Margit og Hans Myrvåges
(svigersonsk)
Sysken, svigersonsk

Min hjartans kjære son, vår
smille bror, sviger og onkel

Ivar Moltu
19 år gammal, var med «Pels»
i Vestisen og kom ikke att.
Moltu, 10. sept. 1952.
Karen Moltu, f. Gjerde
(mor)
Palma og Rasmus Nerland
Jorun og Olav Rysevik
Bjørn og Reidulf Moltu
Ingrid og Kåre
Aase, Torbjørn, Anlaug
Norun og Paul
Høgt var du elskå,
sårt er du sakna.
Ein avbroten blom
i blomstringstid.

Min inderlig kjære sønn,
bror og sviger

Børre Louis Bentzen
omkom ved M/S «Pels»
forlis i Vestisen, nærm 33 år
gammal.
Tjervåg, 11. september 1952.
Juno Berntzen, f. Myrvåges
Margit, Asbjørn, Johanne og
Greta
Haldis og Anton Bentzen
(foreldre)
Margit og Hans Myrvåges
(svigersonsk)
Harald, Oddrun, Ruth, Kjell-
aug og Åse (sønner)

Min hjartans kjære mann,
min snille pappa, vår hjarte-
gode og kjære son, bror og
onkel, vår person og svøger

Sivert Brudevoll
omkom ved M/S «Pels»
forlis i Vestisen, 27 år gl.
Lydia Brudevoll, f. Koppen
Oddfrid
Tina og Johannes Brudevoll
(foreldre)
Jon, Kåre, Kjellfrid, Reidar,
Oddvin, Johanna, Solfrid,
og Hilda (sysken)
Svert Larssen, (bestefar)
Pete og Jakob Koppen
(svigersonsk)
Før sang du med oss på jord
no synge du i englekot.
Gud signe minnet ditt,

Erling Nilssen
omkom ved M/S «Pels»
forlis i Vestisen, 39 år gl.
Tjervåg, 11. sept. 1952.
Ingeborg Nilssen, f. Settemyr
Brit
Bernhard Nilssen, far
Birgitte, f. Nilssen,
og Sverre Grebstad
Elma, f. Nilssen,
og Petter Søvik
Nelly, f. Nilssen,
og Trygve Hammerberg
Oddbjørn, f. Pettersen,
og Hjalmar Nilssen
Høgt var du elskå,
sårt vert du sakna,
kjære Erling

Min kjære umissande man,
vår gode son, svigerson,
bror, sviger og onkel

Petter Skorpen
omkom med M/S «Pels»
Vestisen, 31 år gammal.
Moltustranda, 12/9 1952
Torgun Skorpen, f. Amunds-
Lovise og Gerhard Skorpe
Hilda Amundsen
Torbjørn, Johannes, Aslaug
Gerda, Jenny, Sverre, Ra-
nar, Norlef og Tordis.
Svøgre. Svigerinner
Høgt elskå,
sårt sakna

Min kjære umissande man
vår gode son, svigerson,
bror, sviger og onkel

Gustav Varholm
omkom med M/S «Pels»
Vestisen, 30 år gammal.
Moltustranda, 12/9 1952
Svanhild Varholm, f. Mol-
Gunnar
Gudrun og Gerhard Varholm
(foreldre)
Ida og Sigvald Moltu
Tilla, Margrethe, Hagn
Astrid, Randi, Hans, Ger-
og Solveig
Svøgre og svigerinner
Høgt elskå,
sårt sakna

Ei heil side dødsannonse med dei omkomne på
skutene «Buskø og «Pels» i Sunnmørsposten.



«Polarsel» tok del i leitinga etter dei sakna skutene. Her i isen i 1954. Foto Arne Moldskred.

I samtale med Petter Gudleik Liavåg f.13.07.1939, son til Petter Liavåg, skipper på ishavsskuta «Buskø», har han fortalt litt om korleis han som 13. åring opplevde 1952 ulykka.

«Det eg minnast som det verste, var kor ho mor gret. Det gjekk fole innpå meg at ho gret slik. Ho missa mannen sin og to brør. Det var fole sårt.

Familien fekk raskt vite at «Buskø» var ei av dei sakna skutene. Vi hadde eit håp om at det var ising på antennene eller noko anna, men etter kvart som dagane gjekk, så sank håpet.

Far var ute under heile krigen. Då var mor sin bror, han onkel Olav Solheim, mest som ein far for oss. Olav var nyforlova før han reiste i Vesterisen i 1952, og skulle gifte seg når han kom heim.

Når skutene begynne å kome heim det året, så minnast eg at det var sårt å sjå. Første tida fekk eg spørsmål på skulen om vi hadde høyrt noko, læraren min, han Ingolf Hareide spurte om vi hadde høyrt noko. Ingolf var svære med meg denne tida. Han brydde seg. Presten han Nilsen såg vi aldri. Han Otto Holmås som var prest her tidlegare, var no i Bergen. Så fekk han stilling som domprost i Nidarosdomen i Trondheim. På vegen nordover stoppa han i Ålesund, og kom til Hareid og besøkte henne mor. Det synets vi var veldig fint gjort.

Når mor døde, fekk vi løyve av Biskopen til å sette namnet til far på gravstøtta. Det måtte skrivast slik at ein forstod at han ikkje låg her. Det var eit stort ønske frå mor at far sitt namn skulle stå saman med hennar på gravsteinen. Hadde ikkje Biskopen akseptert det, så hadde vi nok gjort det likevel», legg Petter Gudleik til.

Den 7. mai vart namnelistene over dei antatt omkomne offentleggjort.

Dagen etter starta Aftenposten innsamlingsaksjonen Selfangerhjelpen. Den samlar inn 2,4 million kroner. Pengane gjekk til dei etterlate. 98 umyndige born missa far sin og 46 koner hadde vorte enkjer.

Seinare på sommaren var ishavsskuta «Polaris» på ekspedisjonstur på Aust-Grønland. Då dei kom inn til Angmagssalik, fekk dei høyre om nokre eskimoar på Kapp Dan som hadde funne nokre lasteluker. «Polaris» gjekk ut til Kapp Dan og fekk lukene. Tok dei så med til Ålesund og leverte desse på tollageret. Osvald Lillenes kom og kika på dei, men han kunne ikkje seie om det var «Pels» sine luker.

Alvoret forstod vi alle når "Arild" kom til Island og melde frå

Eg har lese mykje og gjort mange samtalar med folk som var i Vesterisen i 1952. Alle fortel om ein veldig hard storm/orkan, sterkt kulde, snøkave, stor dønning og utfordrande istilhøve.



Ishavsskuta «Arild» kom seinare til Møre og her er den som «Munkøy»

Vidare om den spesielle susinga i lufta, vinden si hyling i rigg og ræl og om eit kraftig trykk på trommehinnene. Mange har poengtert at dette er det verste uvær dei nokon sinne har opplevd.

Vidare har eg undra meg på kva dei som var i Vesterisen under uveret tenkte om dei sakna skutene. Etter kvart har eg skjønt at mange, spesielt dei erfarte, ganske tidleg skjønte at her hadde det hendt ei katastrofe. Ivar Vartdal var bestemt på at skipper Bjørn Øvreli og skyttar Norvald Liavåg på «Hvalrossen» tidleg meinte dei aldri kom til å sjå dei sakna skutene att.

Like så har Idar Eklund lagt ut delar av faren, Magne Eklund - maskinist på «Myregga», si personlege dagbok frå turen i 52. Han skriv slik den 11. april: Stormen raser med fornyet styrke



Leiteflyet klar til avgang på Island. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

barometret står på storm så vi vet ikke hva dette blir å ende med. Flyene har vært og lett etter de savnede skutene, men ingen ting å se. De har vel lagt øynene at for godt og det er ingen som vet hva de folkene har lidd, men det er vel så at ingen kan undra døden. Jeg håper at dem får det godt der dem kommer.

Paul Stark som var fangstmann på «Askelad I» fortalte at han og eit par andre ungdommar sat i messa å spelte kort og der kom noko bannskap. Dette hendte ein dag eller to etter stormen hadde gitt seg. Då kom skipperen, han gamle Kristoffer Angelsen og såg på dei: «Som dokker



Birger Rasmussen. I 1952 leide han søket etter skuter og mannskap i Vesterisen.

veit e æ ikkje spesielt religiøs av mæ, men i dag legg vi bort det der språket.» «Det var beskjed klar nok, han forstod nok at her hadde det gått mange liv,» la Paul til.

I samband med arbeidet med boka «ishavsfolk si erfaring» intervjua eg Bernt J Brandal – skipper på «Eskimo» i 1952. Han sa det veldig enkelt: «Alvoret forstod vi alle når ”Arild” kom til Island og meldte frå.»

Kjelder:

- «Alarm i Vestisen» Nystrøm og Øynes.
- Strukturen i artikkelen er henta frå denne boka.
- «Ishavsfolk si erfaring» Alme
- «Når storstormen rasar» Ishavsmuseet
- «Ishavsskutenes historie II» Odd Magnus Heide Hansen
- «Ein gong ei ishavsbygd» Richard Bergh
- Samtale med Ivar Vartdal 05.02.2020
- Samtale med Petter Gudleik Liavåg 13.01.2020
- Samtale med Paul Stark 17.01.2007
- Samtale Bernt J Brandal 10.11.2006
- Samtale Arnljot Brandal 07.11.2006
- Opptak av Kåre Nilsen frå Odd Magnus Heide Hansen sitt arkiv.
- Korrespondanse med Idar Eklund 2021 og 2022
- Korrespondanse og telefonsamtale med Tor Arne Jakobsen 18.01.2022

Ishavsveteranen som aldri kom på ishavet

Av Gunnar Myklebust

Christian Rieber (96) startar dagen med ei solid skei selolje.

- Eg har tru på det. Eg har halde på med det i 50 år, og det er det første som kjem ned i magen min om morgonen. Skikkeleg selolje som smører alle lemmene.

Ishavsveteranen i Bergen meiner inuittane er det beste beviset på effekten av dette naturens eige remedium. Inuittane har ete sel, spekk og kjøtt, gjennom alle tider. Det har gitt eit livskraftig naturfolk. Men der er medisinske biverknader, som også Rieber er merksam på:

- Det er slik at dersom det kjem ein eskimo inn til ein lege på Grønland, og ein danske kjem med same skade, så må dei sy eskimoen mykje meir, for blodet er tynnare. Seloljen gjer blodet tynnare. I staden for blodfortynnande kan du altså drikke selolje. Så om eg skal ha ein liten operasjon eller sånt, så må eg la vere å ta selolje ei vekes tid.

Men Christian Rieber har fleire helsebringande rutinar: Ein halvtime gymnastikk kvar morgen:

- Til å begynne med var det berre tjue minutt, men no når eg er så gammal, så må eg opp i tredve! Eg trur at det er viktig å halde muskelmassen ved like for gamle menneske. Og det er litt interessant, at når eg jobber med noko som eg gjerne skal løyse, problem og sånt, så kjem løysinga under gymnastikken om morgonen. Det har skjedd tallause gonger. Og så kan du spørje: Kva er det som skjer? Jo, det er såpass enkelt som at hjerna kjem i funksjon, at der blir tilført surstoff til hjerna. Eg har ikkje noko vitskapeleg bevis for dette, men så lenge det er slik at eg har tru på det, så hjelper det meg. Og då, etter den hjernetrimmen, så skriv eg ned det eg har funne på.

Smiler Christian Rieber. I sitt 97. år er han framleis aktiv i familiebedrifa i Bergen. Fire



Christian Rieber på kontoret sitt. På veggen bak han heng maleri av Rieber si første skute, «Fortuna». Foto Christian Rieber.

dagar i veka på kontoret, ein femte – kvar onsdag – ute i naturen saman med andre veteranar og ryddar skog og driv dugnad for friluftslivet.

- Det er min måte å leve vidare på.

Han har vore enkemann i elleve år, men har stor familie og mange venner.

- Det er jo fantastisk å få lov til å vere engasjert og ikkje berre site heime og sture.

Å planlegge pensjonisttilværet er ei kampsak for han. Spesielt menn må bu seg, seier han. Menn er, meir enn kvinner, utsette for depresjon.

- Det er stor skilnad. Kvinner er mykje meir sosiale. Mykje meir aktive og villige til å legge om livet sitt. Det er mange fleire sjølvord blant menn.

Den verdige alderdommen, kallar Christian Rieber det. Han vil ha flest muleg inn i ein aktiv

fellesskap. Som dugnadsgjengen som møtest kvar veke.

- For å gi eit lite bilde på kor fint det kan vere: Vi hadde ein som var sjuk og ikkje kunne vere med, og han sa at onsdagen var eit helsike for han, for då visste han at vi gjekk til fjells utan han.

Kor ein snur og vender på det, har Christian Rieber vore involvert i både lokalsamfunns- og forretningsliv i meir enn eit trekvarthundreår. 20 år gammal gjekk han inn i firmaet, i 1945. Fem års krig hadde lært han å leve varsamt:

- Vi måtte jo vite kva vi kunne gjere og kva vi ikkje kunne gjere under krigen. For det stod om livet viss vi gjorde noko galt. Vi trente mykje i fjellet gjennom krigsåra, for vi visste jo ikkje kva dag det skulle bli bruk for oss. Det skapte samhald. Vi hadde noko å kjempe for. Vi hadde ein felles fiende. Og i femogførre kunne vi stå saman om eit nytt mål, og det var å bygge landet. Det var eit slikt sterkt engasjement hos ungdommen. Vi kunne flytte fjell. Det var liksom ikkje noko som kunne stoppe oss.

Då freden kom i 1945, var GC Rieber eit velutvikla firma. Christians bestefar Gottlieb Christian starta det i 1879 med å dra rundt på bygdene og kjøpe huder og skinn, som han sende til behandling ved utanlandske garveri. Etter kvart ville han sjølv foredle skinna han kjøpte, og garve dei før dei vart eksporterte. Han ville vere både handelsmann og drive industri. Først garveri, smått om senn skoproduksjon. Og med skofabrikkane kom skobutikkane. På eit tidspunkt var Rieber landets største skoprodusent med fire skofabrikkar og om lag 25 skobutikkar rundt omkring, og ein årleg produksjon på ein million par sko.

- Det sit i veggane her, at vi skal satse der vi kan gjere det betre enn andre. Med kompetansen vi fekk i skinnbransjen, var det naturleg at vi gjekk vidare til sel. Slik vart det at vi tok til å produsere selskinn i tillegg til kalveskinn og saueskinn. Og selskinn vart det største. Der vart vi verdsleiande.

Familien som skulle til Amerika

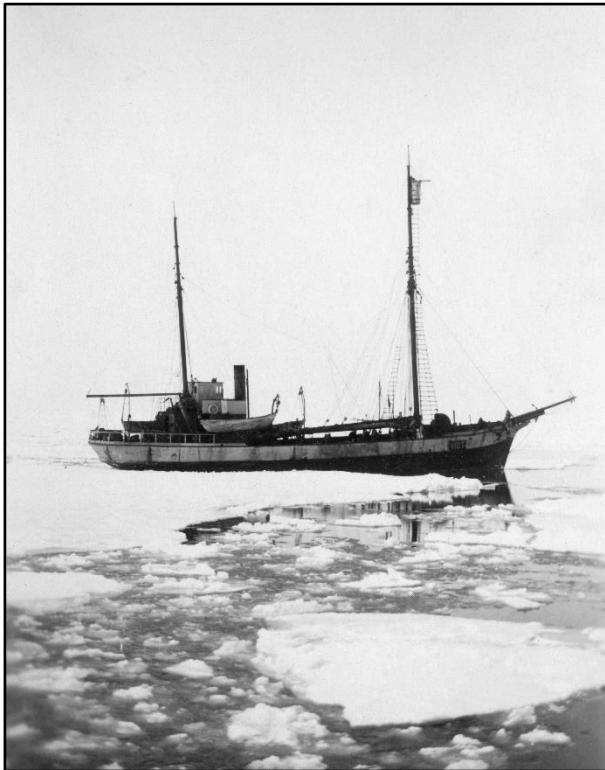
Ikkje underleg kjenner bergensarane Christian som «Skinn-Rieber». Med Gottlieb som mellomnamn er han fjerde generasjon i denne greina av Rieber-treet i Bergen. Dei stammar alle frå Paul Gottlieb, som kom til Noreg som åtteåring på det mest dramatiske viset.

Saman med familien sin, mor og far og fem søstre, var han i 1817 ombord i emigrantskipet «De Zee Ploeg» på veg frå Tyskland til Amerika då skuta havarerte i storm i Nordsjøen. Begge foreldra døydde i kaoset, far i arbeidet med å redde andre passasjerar, den høggravide mora i barsel. Havaristen kom seg til land, og 500 overlevande passasjerar – mellom dei Paul Gottlieb og søstrene – vart ført til Bergen. Der fekk dei seks foreldrelause Rieber-barna fosterforeldre i ulike heimar. Paul Gottlieb vaks opp hos ein kjøpmann på Tyskebryggen, og vart etter kvart sjølv kolonialhandlar og mellom mykje anna, eddikfabrikant. Då Bergen brann i 1855 og skulle reisast att, gjorde han det stort i byggevarer.

Sonen Gottlieb Christian vart fødd i 1854 og etablerte altså sitt eige firma GC Rieber i 1879 for å eksportere kalveskinn. Sonen hans igjen, fødd i 1892, fekk namn etter sin bestefar Paul Gottlieb, og vart altså far til «vår» Christian.

I dag er det femte generasjon, sonen til Christian, Paul Christian, som leier Rieber-selskapet. Treng han råd, finn han sin far nokre kontordører unna. Men ein sjuande far i huset vil Christian Rieber ikkje vere. Når han dreg på jobb fire dagar i veka, er det for å styre med dei allmennytige fonda som mykje av Rieber-kapitalen er overført til.

Det var både naturleg og tilfeldig at Rieber kom inn i selfangsten. Naturleg fordi firmaet bygde verksemda si på skinn, og tilfeldig fordi bestefar Gottlieb Christian ein gong på 20-talet etter ei reise i England hadde litt god tid då han venta på båten heim til Bergen frå Newcastle. Der han gjekk og rusla, såg han eit skilt som sa «garveri». Så han gjekk inn og kom i prat. Og då folka der forstod at han selte og eksporterte skinn frå Noreg, kom spørsmålet: Kunne han skaffe selskinn?

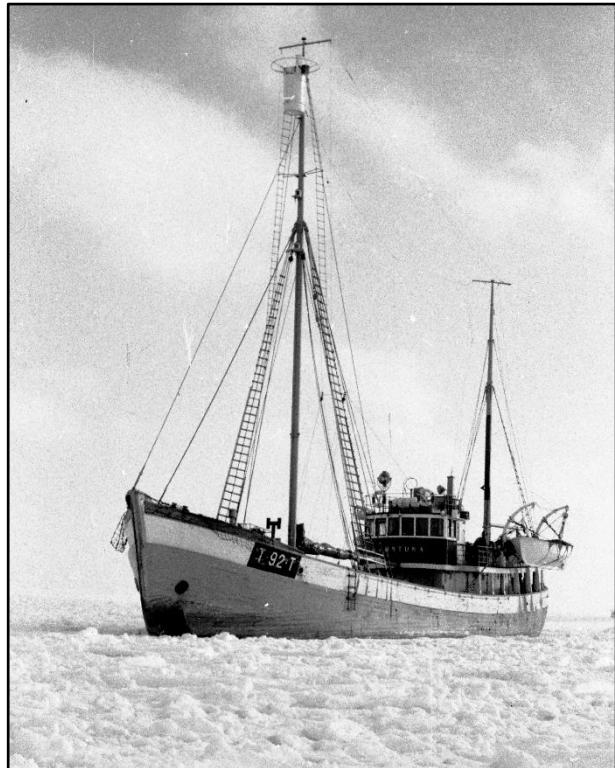


Rieber kjøpte si første skute, «Fortuna» i 1932. Her er den i Vesterisen nokre år tidlegare, i 1924. Foto frå Eivind Brandal.

Straks han gjekk i land i Bergen, tok han kontakt både med Ålesund og Tromsø. Dermed var det i gang. Fangstskutene møtte ein ny og internasjonalt retta oppkjøpar, som etter kvart vart den mest sentrale aktøren i skinnhandelen. Gottlieb Christian såg også snart at mange skuter sleit med bankar og kreditt og tilbaud seg å finansiere turane i isen, mot å få forkjøpsretten til fangsten. Ein smart avtale, men ikkje strengare enn at skuta kunne selje til andre om tilboda deira var høgare.

Slik var det då Christian nr. 2 kom inn i firmaet. For han vart selskinnet det mest sentrale:

- Og det utvikla seg etter kvart eit tillitsforhold mellom oss og fangstmiljøet. Vi visste vi kunne stole på kvarandre. Når Jon Jacobsen la til kai i Tromsø, spurde vi «ja, kor mykje er fangsten verdt?», og han svarte «ca. to millioner», så såg vi etter kvart at det overslaget var rett. To millionar kroner den gongen var svært mykje pengar. Det kan godt vere at dei ville ha fortalt ei heilt anna historie om du spurde dei, men eg



Ishavsskuta «Fortuna» i Vesterisen 1959. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

fortel korleis eg følte det, at vi hadde respekt for kvarandre og stolte på kvarandre.

Rieber vart reiarlag i 1932. Då kjøpte firmaet si første eiga skute, *Fortuna*. Etter krigen vaks reiarlaget fort med både eigne skuter og partar i andre. Til dømes hadde selskapet ein hovudpart i Polarbjørn-reiarlaget med skutene *Aarvak*, *Polaric*, *Signalhorn* og *Brandal*.

Den unge Christian fekk ansvaret for alt dette. Vi sjøsette båtar nesten kvart år, seier han.

- Heile utviklinga var jo dramatisk, korleis båtane vart moderniserte og det trondst pengar. Så då sette vi inn kapital, og dermed vart vi majoritetseigarar. Men reiarane var framleis med, med mindre andelar. Og eg er nokså overtydd om at vi let minoritetseigarane, som var dei aktive i maskinen og på brua, at vi tok meir omsyn til ønskja deira enn til oss sjølve. Den bergenske kapitalmakta vart stor.

- Om du skal vereærleg: Merka du skepsis til Bergenskapitalen?

- Ja, det er klart. Og det var naturleg, fordi han hadde jo ei eiga historie. Hanseatane var avhengig av tilførsel av fisk frå Nord-Noreg, og det blei brytnigar mellom kjøpar og seljar den gongen, særleg fordi hanseatane i si tid gjorde det same som vi gjorde, nemleg å finansiere, slik at fiskarane vart avhengig av dei. Eg veit ikkje om dei vart utnytta. Men det er klart, hanseatane blei velståande. Vår innstilling var i alle fall at leverandørane skulle vere gode leverandørar også i framtida, og det var ikkje spesielt klokt å underbetale dei. Det var ikkje det at vi skulle vere snill og gode, men at vi var avhengige av å ha sikre og gode leverandørar.

Gullåra

Christian tenker med stort engasjement tilbake på denne etterkrigstida, då også overgangen til stålskuter kom. Mange av båtane hadde vore i alliert teneste, og krigen hadde slite ned flåten. Men byggeløyve for nye båtar var vanskeleg å få.

- Det var mangel på absolutt alt dei første åra etter krigen. Og då måtte vi altså bruke kjølen på dei gamle båtane, rive ned og behalde kjølen, og så bygde vi nye båtar ut frå den.

Men fartøya skulle også bli sterkare og meir moderne. Tida for segl og damp var over, tre skulle erstattast av stål. Greenheart, det sterke treslaget som vart brukt som ishud på dei gamle båtane, måtte ofte fornyast og var svært dyr i lengda. Skutene skulle tolle påkjenningane i isen betre. Hos Rieber var dei ikkje i tvil om at stål var framtida. Så då Martin Karlsen og Kristoffer Marø sjøsette *Polarstar* i 1948, var ikkje Rieber seine med å kome etter.

- Den første båten som vi bygde som ikkje var av tre, heitte *Kvitbjørn*. Den var ikkje så stor, men den kosta fire millionar kroner. Då gjekk eg mange turar i fjellet og spurde meg sjølv: «Er du rett klok, Christian, fire millionar kroner på ein båt?» Men eg kom til det, ja, det var det verdt. Og så dreiv vi *Kvitbjørn* i tjue år og selte den for tjue millionar.

Alt den gongen såg dei at dei meir tidsmessige og sterkare fartøya hadde eit større potensial: Ekspedisjonar, og ikkje minst turisme.



Rieber-skuta «Kvitbjørn» her truleg i 1980.

- Så då vi bygde *Polarsirkel* ved Liaaen, gjekk vi direkte frå verkstaden til Antarktis med passasjerar. Og det vi lærte, var at det nyttar ikkje å drive med éin båt om vi skulle drive turisme, for det kosta så mykje å marknadsføre det. Vi måtte ha eit stort reiarlag som kunne ta imot hundrevis av passasjerar. Det nyttar ikkje med førti-femti.

Slik skaffa Rieber seg fleire båtar og tok med amerikanske turistar på isbjørnsafari.

- Og dei drog heim med isbjørntroféa sine. Det var jo brutalt, og i dag utenkeleg.

Men samtidig blomstra Rieber og selfangsten. Og med tilførselen av råvarer utvikla dei industrien, pelsforedlinga.

- Vi bestemte oss like før krigen for å utvikle desse varene sjølv. Vi skulle ikkje selje dei som råvarer ut frå Noreg. Vi skulle foredle dei, i våre eigne garveri og bereidning.

Rieber bygde sitt eige arkiv over kundane rundt om i Europa og vissste nøyaktig kva type skinn den enkelte kjøpar ville ha. Ein ønskete kan hende skinn med kort hår, ein annan skulle ha den og den fargen. Svært konkrete bestillingar. Det var denne kunnskapen som var grunnlaget for vår forteneoste, seier Christian. Skårungen, som han kallar seg sjølv, lærte å sortere skinna etter denne kunnskapen.

- Slik vart Rieber verdsleiande i selskinn.



Selfangst 1980. «Kvitbjørn» og «Melshorn» jobbar i lag med å kome seg inn i isen. Foto Yksnøy.

- I dei beste åra, kor stor var Riebers omsetning av skinn?

- Nja, i stordomstida var det vel om lag hundre millionar.

At fangstsesongen var såpass kort, var ei utfordring for skinnhandlarane i Bergen. For kundane ville ha ei jamn forsyning heile året. Derfor måtte Rieber bygge opp ei lagerbehaldning. Og love kundane at dei kunne levere det og det skinnslaget også i desember, ikkje berre i mai.

- Vi måtte sjå på dette ikke berre som brød og smør som skulle leverast kvar dag. Vi måtte ha eit års reservar for å vere trygg på at den og den kunden skulle få det som han hadde tatt inn i katalogen sin.

Den andre utfordringa var å halde skutene i drift. Dei kunne ikkje berre leggast i opplag dei andre 9-10 månadene i året. Sildefiske var eitt av alternativa. På eit tidspunkt hadde Rieber 7-8

båtar på silda. Meir naturleg var det å leige ut dei spesialbygde skutene med sine høgt kompetente mannskap til ekspedisjonar i polarområda både i nord og sør. I desse åra var interessa for slike ekspedisjonar aukande internasjonalt, ikkje berre i Europa. Til og med eit land som India vende seg til Rieber for å leige skip til Antarktis, før landet bygde sine eigne fartøy for polarekspedisjonar.

- Så kom oljealderen og behovet for seismikkskip. Ein av våre båtar var den første som gjekk rundt den magnetiske nordpolen og leitte etter olje.

Samfunnsfiende nr. 1

Stordomstida i selfangsten må vel kunne seiast å ha vore 1950- og 1960-åra. Så slo dei internasjonale protestane inn over Noreg.

Christian Rieber meiner næringa, han sjølv inkludert, undervurderte krafta i desse protestane. Det starta, slik han opplevde det, med nokre nokså famlande naturvernalar som sette spørsmålsteikn ved avlivinga av selen og fekk publisert nokre bilde.

- Men så oppdaga dei at det var pengar i dette. Den største inntektskjelda for Greenpeace vart i

mange år selfangsten. Kvar gong eg fekk tilsendt eit postkort, blei det sendt ti dollar til Greenpeace. Det vart store beløp. Eg fekk mange hundre tusen postkort, og velmeinande - amerikanske damer stort sett, ja for så vidt over heile verda – sende masse pengar til Greenpeace, som fekk blod på tann og la ut endå fleire bilde og filmar om denne forferdelege selfangsten. Og så vart det tatt film av dyr med krampetreknigar og «her kan de sjå, dei flår ungane levande». Men det var jo krampetreknigar, og vi hadde masse vitskapleg dokumentasjon på at avlivninga var korrekt.

Det var Christian Rieber som vart symbolfiguren på den forhatte norske selfangsten. Rieber var størst, og sjefen der dermed hatobjektet og superskurken.

- Eg var samfunnsfiende nr. 1, det var heilt klart, hehe.

Den gongen lo han ikkje. Det kom drapstruslar mot han og familien, og på eit tidspunkt fekk han råd frå politiet om å ha bakdøra opa i heimen for rask flukt.

- Der var såpass mykje aktivitet og aggressivitet at vi ikkje kunne ikke vite kva som ville skje. Vi måtte opne posten med detektor fordi vi var redde for bomber, og politiet hadde ikkje reint sjeldan vaktpostar på fabrikken fordi det kom bombetruslar mot den.

Og så var det alle breva til han personleg. I løpet av eitt år fekk Christian Rieber 250 000 postkort med oppmodingar om å stanse selfangsten. Protestane, for ein stor del frå USA, nærmast sprengde postomberinga i Bergen. Brev og postkort kom både til firmaet og til privatadressa. Dei fleste var masseproduserte med standardformulert tekst og tidvis ekle illustrasjonar:

- Dei var veldig oppfinnsame. Enkelte hadde liksom hengt meg opp i ein galge, og mange samanlikna meg med Hitler, teikna Hitler-bart på andletet mitt. Det var stor oppfinnsemend for å lage det mest muleg dramatisk.

- Korleis var det for familien?

- Borna mine følte det nok litt på skulen når eg nærmast blei framstilt som den store djevelen som slakta desse forsvarslause selungane i isen. Vi sov godt, men hadde bakdøra klar. Politiet ringde og sa at det er nokon som vil ta livet av deg, så du må halde bakdøra klar. Vi budde slik til at vi hadde skau utanfor oss, så vi kunne jo stikke til skogs, og vi hadde klart for oss korleis vi skulle gjere det om nokon ringte på. Men det kjentest rart då politiet berre ringde og sa at de må vere klar over at det er tre mann som er på veg, vi har fått melding om at det er folk på veg. Eg veit ikkje korleis dei hadde fått vite det. Truslane kom mest frå utlandet. Samtidig var det delte meininger også i Noreg. Det var naturvernorganisasjonar i Noreg som samarbeidde med Greenpeace. Men tyngda kom frå utlandet, heilt klart.

I dei mange somnlause nettene gav det tryggleik å ha veteranerane på si side, og norske styremakter, som Fiskeridepartementet og Utanriksdepartementet. Gro Harlem Brundtland tok, både som miljøvernminister og statsminister, næringa i forsvar og argumenterte for at Noreg måtte utnytte fornybare ressursar. Då var det mindre vanskeleg å vere hærførar, syntest Christian. Han følte at han hadde både folk og regjering med seg.

- Vi stod saman. Det gjorde at det å vere faneberar for ei næring, ikkje var den belastninga ein skulle tru. For det stod ein fylking bak meg, dei tilsette var sjølvsagt hundre prosent lojale og stod på for firmaets del, og det vart eit heilt unikt samhald internt i selskapet på grunn av selfangsten. Det kan berre samaliknast med det som vi opplevde under krigen.

Han er den første til å medgi at selfangst med hakapik kan synast både stygt og overlag dramatisk.

- Det er klart at det å slå eit dyr ihel, kan verke svært drastisk, og særleg når blodet sprutar. Blod på kvit is verkar ikkje tiltalande. Men alle veteranerar som uttalte seg om dette på eit sakleg grunnlag, sa at hakapiken er den mest effektive reiskapen. Og mykje meir human enn mykje av det som skjer i slakteria, for ikkje å



Det ingenting som kjem opp i kvalitet mot produkta frå ishavet. Dei er heilt unike, seier Christian Rieber. Vesterisen 2007, foto frå Johan Veiseth

snakke om desse religionane som nærmest skjer opp dyra og tappar blodet medan dei lever. Men kombinasjonen natur og is og blod gjorde at dette vart så lett å selje inn til menneske som ikkje var klar over at den biffen dei åt kvar einaste dag, også hadde vore eit levande vesen.

Då det stod på som verst og dei internasjonale mediene trykte bilde av storøygde kvitungar og fangstfolk med hakapiken klar til slag, reiste Christian Rieber personleg rundt til dei største europeiske publikasjonane for å prøve å korrigere inntrykket. Han møtte veggen:

- Hos Paris Match sa eg at eg kan vise at dette er eit forfalska bilde. Og så sa dei at «det spelar inga rolle, vi skaffar det som våre kundar vil ha». I Berlin hadde eg avtale med Bild am Sonntag om at eg skulle intervjuast og fortelje korleis det var, og få lese gjennom det på førehand. Og så skrev dei ein del av det eg hadde sagt, og la til «seier Christian Rieber, men vi veit noko anna».

Den internasjonale kampanjen verka. I 1983 vedtok det som den gongen heitte EF å forby importen av ungeskinn, og marknaden for selfangsten punkterte.

- Det var dødsstøyten, ja. Fordi den største marknaden vår var i EU. Då var importforbotet alt innført i Amerika.

- Om ikkje det hadde skjedd – ville vi hatt ei levedyktig næring i dag?

- Eg meiner heilt sikkert. Ja. Altså, med dei produkta som vi kunne utvikle med skikkeleg kvalitet og utan alle desse stoffa som blir putta i maten elles for at han skal vere haldbar, så er det ingenting som kjem opp i kvalitet mot produkta frå ishavet. Dei er heilt unike.

Her snakkar vi om fornybare ressursar, seier Christian Rieber.

- Å ta livet av selfangsten og redusere kvalfangsten er jo det motsette av fornuft når vi prøver å gjøre verda berekraftig, det motsette av fornuft både klima- og ernæringsmessig. Heilt absurd. Heller selfangst enn oljeleiting!

- Kva er oppfatninga di av Greenpeace i dag, har du merka sjølvkritikk?

- Jo, det har dei jo vist, enkelte, vist at dei har forståing for det. Der er ein parallel i korleis Verdas Villmarksfond feiga unna i kvalfangsten, altså, rett og slett usanningar som eg kan dokumentere. Det burde vore laga ei vitskapeleg evaluering av det som skjedde den gongen. Det var rett og slett falskneri og feile disposisjonar som ble tatt. Og dokumentasjonen ligg her, og antakeleg ingen andre stader.

Seier Christian Rieber og peikar på den tjukke mappa av dokument og avisklipp han har samla gjennom åra.

Sjølvlært i selskinn

Vi tillet oss å omtale han som ishavsveteran, endå han aldri kom så langt at han sjølv fekk vere med på fangstfeltet. Dessverre, seier han.

- Eg veit eigentleg ikkje kvifor. Eg skulle sjølv sagt ha vore der, men det var såpass travelt at eg tenkte «å bruke to månader på det, det har eg nok ikkje tid til». Men eg var i Tromsø når skutene kom heim, budde der i mange månader



«Fortuna» leverer selskinn ved Rieber sitt anlegg i Tromsø i 1960. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

kvart år. Alltid når skutene kom inn, så var eg der opp.

Der lærte han faget ved vrakarbordet. I Rieber var sjølvstudiar ein tradisjon, og Christian er raus med rosen til dei som arbeidde i selskapet. Kreativiteten var unik, seier han, menneske utan anna utdanning enn folkeskulen sa at dette skal vi få til og begynte å lese kjemi på fritida si for å finne dei rette garvestoffa og kva fargestoff dei kunne bruke til det eine og andre. På same måten bygde dei vrakarkompetanse ved å prøve og feile ved benken.

Selskinn endrar seg fort dei første levevekene. Kunnskapen om dette var viktig i vrakinga. Kan dette gå til pels? Eller er skinnnet ikkje lenger hårfast?

- Vi brukte geitehorn og delte pelsen for å sjå om han hadde slokke dekkhåra, om dei kvite dekkhåra var lause eller faste. Med geitehorntet la vi dei opp slik at vi såg kor langt håra var

komne ut av «follikelen», altså dei hudskjedene dei sat i.

Slikt var avgjerande for prisen.

- Det var denne kontakten med varene som gjorde at eg fekk eit interessant liv, det å vurdere skinn. Kvart skinn er like eineståande som kvart menneske. Og det å sortere i rasende fart, det å skille bukken frå havresekken, det å individualisere og sjå kva mulegheiter det er i det enkelte skinnet, det er det same som å sjå kva mulegheiter der er i kvar enkelt person. Det var ein utrolig teknikk vi fekk ved vrakarbenken, for å finne dei rette skinna til de rette kundane. Det var der fortenesta låg, å vurdere kva fargar, tjukne og hårtypen som passa for den enkelte kunden.

Vraking var basert på skjønn, og i handelen mellom seljar og kjøpar var det gjerne slik at den første meinte skinna var betre enn det den andre meinte. Så for å sikre ei tilnærma objektiv vurdering, oppnemnde Tollvesenet såkalla statsvrakarar som skulle følgje fastsette normer og reglar for skjønnet.



*Sortering og vraking av skinn, Tromsø 1976.
Foto Carl Emil Pettersen.*

- Når det vart diskusjon og splid om kvaliteten, var dette til hjelp. Men stort sett stod seljar og kjøpar ved same disken og sorterte. Og stort sett gjekk det bra. Men det er klart, seljaren ville ha mest muleg, og kjøparen i utgangspunktet ikkje gi altfor mykje.

Sjølvlæring hadde likevel ei grense. Rieber forstod at kompetanse også kunne kjøpast. Alt Christians bestefar Gottlieb Christian fekk gode kontaktar der han reiste rundt i Europa for å handle med skinn. Så då dei skulle bygge opp pelsbereidninga på Laksevågneset i Bergen, fekk dei hjelp av ein spesialist frå Latvia. Der hadde dei kunnskap om slikt. Då dei skulle bygge opp skoindustrien, skjedde det med tyske arbeidsleiarar.

Kunnskap var også viktig på fangstfeltet. Kvart år sende Rieber ut ein brosjyre til fangstfolka:

- Pass på det og det, ikkje lag for store sveivhol, då taper skinnet verdi. Salting og behandling må vere sånn og slik. Detaljert ugreiing for korleis fangstfolka måtte behandle skinna. Og så gav vi premiar til den som leverte den beste fangsten, gode premiar, og årets båt fekk heidersbevis for å ha levert best muleg skinn.

Det er rørande å lytte til den snart 97 år gamle veteranen snakke seg varm om selskinn og fagkompetansen som vart bygd opp i etterkrigsåra, lagringa fram til vidareforedling, korleis skinna skulle behandlast for å halde den

naturlege fargen og hindre at dei gulna, effekten av spekkemaskinane, tromlinga av skinna i sagflis.

- Vi kjøpte jernbanevogner med sagflis, svære jernbanevogner, som vi tok ut på fabrikkane, og brukte sagflisa til ho var full av feitt. Og så brukte vi den flisa som måtte skiftast ut, til brensel!

Det vil seie, ikkje alt. Noko måtte kastast. Dette var organisk materiale, og det var vel greitt nok å grave det ned, til dømes. Då gjorde Christian ein interessant observasjon:

- Eg hadde tilfeldigvis kjøpt tomt og skulle bygge hus, og der var det ei stor grop, for ikkje å seie ein stor dal. Den fylte eg med brukta sagflis. Og der la snøen seg aldri! Fordi sagflisa låg og ulma og varma og dampa. I mange år!

Bolshoi-balletten til Bergen

På feltet fangsta dei etter klare bestandsmålingar frå både kanadiske og russiske forskrarar og det norske Selfangstrådet. Christian understrekar det gode forholdet til russarane i denne perioden:

- Vi hadde så god kontakt med Russland at vi, utan å gå gjennom Utanriksdepartementet, kunne ringe direkte til fiskeriministeren, Isjkov, og snakke om selfangsten. Det tok lang tid før vi fekk kontraktar og avtalar. Men når vi hadde fått dei, så heldt dei. Vi hadde eit glimrande forhold til Moskva i mange år. Det enda med at Bolshoi-balletten kom til vår fabrikk her i Bergen! Hehehe.

Selfangst var ei risikonæring, med utsikter til både stor vinning og tilsvarande tap. Det spegla også forholdet til forsikringsselskapa. Forlisa var mange og tidvis tragiske. Kvart år var det skader, og skuter måtte slepast heim. Rieber var størst og delvis sjølvassurandør.

- Vi kunne ta sjansar på bomturar, fordi vi hadde ein stor flåte og ein annan industri i tillegg, som skofabrikkane. For eksempel kunne vi sende to båtar til Antarktis med stor risiko for at dei ikkje fann selen der nede. Det kosta ein del millionar,

men vi hadde ryggrad som eventuelt kunne bere dei tapa.

Avtalar om forsikring måtte gjerast før avreise. Heile turen eller ingenting. Å forsikre fangsten på feltet for heimreisa var ikkje vanleg. Til det var rivaliseringa mellom skutene for sterk og skipperane for løyndomsfulle. Dei varsla ikkje ope heim når dei sat midt i dei gode kasta. Då gjekk meldingane i kode:

- Til dømes kunne rapporten frå *Veslekari* vere: «Mari kan kjøpe ski!» Då visste vi at dei hadde fangst. Ikkje noko meir konkret om kor mange tusen, men god fangst.

- Men kva med påstått tap og erstatning om den forsikra skuta gjekk ned med fangst – og mannskapet var berga?

- Ja, då ville dei fleste ha loggført fangsten. Dei første nøyaktige dagbøker med tal og skinntypar. Det var også ut frå desse dagbøkene vi sette verdien på fangsten.

Desse tidene er forbi. I dag er selfangsten historie for Rieber. Det einaste som framleis kjem til Bergen frå fangstfeltet er dei små flaskene med selolje som Christian tar ein støyt av kvar morgen.

Då debatten om selfangst raste som verst, gjekk ein del av kritikken på kor lite av dyret som vart utnytta. Mykje godt kjøt gjekk rett på sjøen.

- Det gjorde det, til og begynne med. Det var jo såinne kolossale mengder, og det var ikkje tale om å ta hand om alle skrottane. Så dei gjekk på sjøen i gamle dagar. Men selkjøt er eit fantastisk produkt. Eg har ete minst sju forskjellige rettar av selkjøtt. Det er umåteleg velsmakande når det blir skikkeleg tillaga. Og fangstfolk er svært glad i luffane.

- Som indrefilet, seier somme ...

- Å ja, glimrande, ryggen også.

Når skutene kom heim, stod det alltid mykje folk på kaia for å sikre seg delikatessene. I



Rieber-båten «Polarbjørn» i Antarctic 1986.
Foto Sigvald Brandal

Tromsø var fleire restaurantar kjende for selkjøtet på menyen.

Men det var skinna og spekket – det feitrike kroppslaget mellom skinnet og kjøtet – som var handelsvara. At spekket var så anvendeleg både som lampeolje og i så vel margarin som såpe, gjorde framfor alt kvalfangsten så lukrativ. Etter kvart også selfangsten. Spekket kunne brukast medisinsk, og på eit tidspunkt fekk seloljen frå spekket like stor verdi som skinna på dyret. Selolje vart helsekost.

- Kor får du tak i seloljen din i dag?

- Den får eg med han Polarolje i Ålesund. Eg kjøper det derifrå.

Dagens Rieber

I dag er GC Rieber framfor alt eit eigedomsselskap som driv byutvikling i Bergen. På andre delar av kysten er det kanskje saltlagra folk forbind mest med namnet. Det reiarlaget som var så stort på ishavet, er det lite igjen av. Framleis har det båtar, men dei går ikkje i isen. Og tida frå selfangst til oljeverksemrd har heller ikkje vore enkel.

- Vi fekk ein kraftig lusing. Hadde vi ikkje vore eit konglomerat, hadde vi ikkje overlevd. Vi hadde elleville tap på offshore. Men i dei fleste verksemder er det sju vrang og sju feite år. Vi kjøpte til dømes eit oljefirma som heitte Alnes i

Kristiansund, moderniserte det og hadde store tap til å begynne med. Men no går det overlag bra, slik at vi kan ikkje skaffe nok olje. Det største problemet vårt er at kundane blir misnøgde fordi vi ikkje kan levere nok!

GC Rieber er framleis i familiens eige, men ikkje så strengt som for 40-50 år sidan. Christians bestefar Gottlieb Christian, som var eineeigar, ønskte, før han gjekk ut av livet, å premiere engasjerte og lojale medarbeidarar og overførte aksjar til mange som sat sentralt i konsernet. Desse delte etter kvart igjen aksjane på familiemedlemmane sine, og i løpet av få år hadde Rieber fått svært mange aksjonærar. Då valte familien å kjøpe det meste av desse aksjane tilbake.

I dag er Paul Christian, sonen til Christian, dominerande eigar, medan bortimot 30 prosent av aksjane er plassert i dei såkalla Rieber-fonda. Det første av desse allmennytige fonda vart oppretta då GC Rieber markerte sitt 50 årsjubileum i 1929. Det vart kalla «legat til Bergens Vel», i praksis til hjelp mot svolt, sjukdom og arbeidsløyse i byen. På 2000-talet er det kome fire fond til, det siste etablert av Christians dotter Vibeke og mannen hennar til støtte for mellom anna naturvern og naturmangfold.

Desse fonda utgjer om lag ein milliard kroner og deler årleg ut millionbeløp, enkelte år fleire titals. Til forsking og friluftsliv, kultur og vernar bedrifter, naudhjelp og eldretiltak. Ute og heime.

- Dette er av verdi også for dei tilsette. Dei veit at for kvar krone dei tener inn til firmaet, går femogtju til tretti prosent til allmennytige fond.

Til Christians glede engasjerer dette også dei neste Rieber-generasjonane:

- Vi har store diskusjonar om dette, eg og barnebarna. Kva skal vi drive med i framtida? Vi har eit selskap som heiter Compact, som har ein stor fabrikk her borte på Søfteland, ikkje langt frå Bergen. Selskapet har også ein stor fabrikk i India og ein i Afrika, som skaffar mat

til omrent éin million menneske, sveltande menneske som ikkje har anna mat. Og det seier vi alle saman: Dette er ei prioritert oppgåve. Men det er svært vanskeleg å tene pengar på det. I motsett akse driv vi framleis litt med olje, som skal fasast ut, altså mineralolje. Og det er jo liksom på botnen av det som er godt ansett. Så spørsmålet er kor mykje skal vi ta omsyn til kva samfunnet treng. Då er det klart at svolt er ein av dei største akilleshælane i verda. Og tilsvarande trist viss vi må legge ned fordi det ikkje løner seg.

Dette opptek Christian Rieber. Å drive eit familieselskap av nokonlund storleik er i hans auge dødfødt i Noreg i dag. Når både tilsette, leiarskap og samfunn skal ha sin del av utkoma, går det ikkje med den selskapsmodellen, meiner han.

- Det betyr at vi må legge om vår strategi som har vore der i over hundre år. Og det er sonen min og eg einige om, at den måten som vi har drive på, nemleg ved å bygge opp sakte på eit solid grunnlag, det går ikkje lenger.

- På grunn av?

- Formueskatten. Dei som eig firmaet her, dei har betalt åtti prosent i gjennomsnitt dei siste åra. Og firmaet tener ikkje nok til å kunne skaffe pengar til formueskatten. Det betyr blant anna at vi overfører meir og meir til dei allmennytige fonda. Som ikkje betaler skatt. Det er desse fonda eg har arbeidd med dei siste femogtju åra. Men det er smertefullt for meg som da har hatt ein annan filosofi, å kome dit. For vi har liksom sagt at vi skal bygge solid, ikkje borti noko spekulasjonar eller sånt, men solid. Men det er det ikkje grunnlag for lenger i Noreg.

- Og då er vi langt inne i politikken. Har du nokon gong tenkt på å gå den vegen?

- Nei, det ville eg aldri kunne klart. Eg har ikkje tolmod til det der. Orkar ikkje å høyre på sånne lange diskusjonar. Hehe. Nei, då er der så mange andre flinke folk omkring, på kysten og alle stader, som heller burde heiast på.

Operasjon Pingvin

Om blant anna flyfotografering og kartlegging av Dronning Maud Land: Ein operasjon som ikkje var hemmeleg, men som det likevel helst ikkje vart snakka høgt om.

Av Magnus Sefland

Det storpolitiske bakteppet:

Under andre verdskrig samarbeidde dei vestlege allierte med Sovjetunionen om å nedkjempe Nazi-Tyskland.

Det gjekk ikkje lang tid etter krigen før Sovjetunionen og USA framstod som motstandarar i den kalde krig, dvs kamp om overmakt og hegemoni i verda.

USA leverte støtte til gjenreising av det krigsherja Europa – også for å unngå misnøye som kunne gi grunn til støtte til kommunisme. Siste del av 1940-talet vart prega av blant anna sovjetisk blokade av Vest-Berlin og kommunistisk maktovertaking i Tsjekkoslovakia. Sovjetunionen framstod som ambisiøs stormakt.

USA ville på si side demme opp for sovjetisk ekspansjon. Som vestleg motstykke vart NATO skipa.

Der det er eit maktpolitisk tomrom, vil som regel nokon nytte høvet og fylle tomrommet. Til dømes med aktivitet i det folketome kontinentet Antarktis.

I 1948 vart Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser frå før krigen omskipa til Norsk Polarinstitutt. Organisasjonen fekk oseanograf og meteorolog Harald U. Sverdrup som sin første direktør etter omskiping og namneendring. Endringa bar bod om sterkare orientering mot Antarktis.

Maudheim-ekspedisjonen:

I den kalde krigen sin tidlege fase sende Storbritannia, Sverige og Norge ein felles ekspedisjon til Antarktis, som overvintra i



Skipper Guttorm Jakobsen, her i Vesterisen 1953. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

perioden 1949-1952. Maudheim-stasjonen vart oppretta tre-fire kilometer frå barrierekanten ca 10.55 grader vest. Ekspedisjonen bestod av 18 mann, av dei sju norske. Storbritannia si deltaking innebar også folk frå samveldelanda: Ein frå Canada og to frå Australia. Ekspedisjonsleiar var John Giæver. Både utreisa i 1949 og heimreisa i 1952 var med *Norsel* av Tromsø, skipper Guttorm Jakobsen. Ekspedisjonen miste tre mann då ei beltevogn under ein prøvetur i därleg ver med liten sikt køyrd ut for barrierekanten og fall sju-åtte meter i sjøen.

Planlegging av nye Antarktis-ekspedisjonar: Vitskapsfolk i mest alle land var stadig ivrige etter å drive meir forsking på det nærmast folketome iskontinentet. Ingen nasjon hadde folkerettsleg herredømme over heile eller deler av kontinentet. Men geografi, historie og økonomiske verksemder gjorde at mange nasjonar meinte å kunne hevde 'krav' på overhøgd over deler av kontinentet.

Vitskapsfolk ivra etter å drive forsking. Det dominante spørsmålet var ofte kor mykje, kor

ofte, kor dyrt – og kven skulle eller ville betale. Og under låg frykten for at ein konkurrent på den storpolitiske arena kunne kome først og setje seg fast. I bakgrunnen spøkte Sovjetunionen og deira planer.

I forskingsmiljøa, direktorata, departementa, blant politikarar og i diplomatiet gjekk diskusjonane. I Norge var leiinga i Norsk Polarinstittut sentral. Eitt av momenta var om, og eventuelt i kva grad, kvalfangstreiarlaga og deira fellesorganisasjon kunne hjelpe til med finansiering.

Det var uvisse om kvar andre nasjonar kunne tenkast å opprette sine stasjonar. USA signaliserte ønskje om å opprette ein stasjon ved Kapp Norvegia like vest for tidlegare Maudheim, vel 10 grader vest. Dette skal ha ført til at både på norsk regjeringshald og i USA såg dei seg tente med ein norsk stasjon lenger aust, ved 0-meridianen. Meir eller mindre i det stille kom det til semje med USA om at Norge kunne sende ein ekspedisjon og opprette ein stasjon i Antarktis nær 0-meridianen.

Det Internasjonale Geofysiske År (The International Geophysical Year; IGY):

Det internasjonale samarbeidet la opp til eit internasjonalt geofysisk år, med geofysisk forsking over heile koden. Det som vart kalla eit ‘år’ vart bestemt å vere eitt og eit halvt år – frå 1. juli 1957 til 1. januar 1959, med 12 deltagande nasjonar og til saman personale frå 67 nasjonar. Det internasjonale geofysiske året var også eit framhald av det første internasjonale polaråret 1882/83 og det andre polaråret 1932/33.

Deltakarnasjonane skulle gjere koordinerte observasjonar på stasjonar langs tre lengdegrader frå pol til pol – og langs to breiddegrader rundt heile jorda. På stasjonar ved - eller nær - desse linjene skulle det på fastsette tidspunkt gjerast observasjonar av ulike geofysiske eigenskapar og verdiar. Dei tre lendegradsnitta skulle gå over Amerika; Asia/Australia og Afrika/Europa (langs 10 grader aust). Polarstasjonar langt nord og langt sør langs desse linjene vart spesielt prioriterte. Norge og dei andre skandinaviske landa fekk ei særleg

oppgåve med å ta observasjonar langs 10 grader aust, blant anna på Norge sine faste ishavsstasjonar i nord. I Antarktis fekk Norge ansvar for observasjonar i området frå 10 grader aust, over Dronning Maud Land og Bouvetøya til og med Peter I Øy ved 90 grader vest.

Norway Station:

Den norske ekspedisjonen – med det offisielle namnet Den Norske Antarktisekspedisjon 1956-60 – var planlagd under leiing av direktør Harald U. Sverdrup. Ekspedisjonen bestod frå starten av 14 mann. Der vart fleire utskiftingar i staben. Siste året, 1959/60, vart staben redusert til ni mann.

Direktør Harald U. Sverdrup ønskte meteorolog Nils Jørgen Schumacher som ekspedisjonsleiar. Schumacher hadde vore med på Maudheim-ekspedisjonen. Men Schumacher kunne av omsyn til familie og ei bistilling ved universitetet ikkje ta på seg oppgåva. Geodet ved Norsk Polarinstittut Sigurd Gunnarson Helle vart ekspedisjonleiar.

Den norske antarktisekspedisjonen 1956-60 var den første norske vitskaplege overvintringsekspedisjonen til Antarktis sidan Roald Amundsen sin sørpolsekspedisjon 1910-12. (Maudheim-ekspedisjonen 1949-52 var eit fleirnasjonalt samarbeid).

Ekspedisjonen til Dronning Maud Land forlet Oslo med dei to ishavsskutene *Polarsirkel* (1942) av Tromsø, skipper John Jakobsen, - og *Polarbjørn* (1950) av Brandal, skipper Bernt Arnvid Brandal, i samsegling i november 1956. Ekspedisjonspersonalet – 14 mann – var fordelt med ti mann på *Polarsirkel* og fire på *Polarbjørn*. Skutene var godt lasta med med utstyr av alle slag, medrekna to beltekøyretøy. Og dessutan eit førtital trekkhundar.

Utreisa gjekk via Las Palmas, Montevideo og Husvika på Sør-Georgia. I Montevideo vart det bunkra og proviantert. Ved kvalfangststasjonen i Husvika vart det tatt om bord eit kvantum kvalkjøt og spekk til hundemat.

Skutene kom fram til Dronning Maud Land. Det vart *Polarsirkel* som fann den mest høvelege



Polarbjørn og Polarsirkel ved Syd Georgia for lasting av kvalkjøt og hundefor. Foto Arne Moldskred.

staden til å setje ekspedisjonen på land ved 02.32 grader vest. Landingsstaden vart kalla Polarsirkelbukta. Der oppretta ekspedisjonen ein bistasjon. Hovudstasjonen Norway Station vart oppretta ca 36 kilometer frå barrierekanten. Den fekk etter kvart det meir uoffisielle namnet Fimbul.

Dei to skutene returnerte i januar 1957 og gjekk til selfangst ved Newfoundland. Dei heldt ikkje lag lenger. *Polarbjørn* vart noko heft på grunn av eit mindre problem i maskinen, og *Polarsirkel* gjekk frå. Men begge var inn om Las Palmas. Der sette dei på land mannskapsmedlemer som skulle fly heim og tok om bord fangstfolk som hadde kome med fly heimanfrå og skulle vere med til Newfoundland på selfangst.

Antarktisekspedisjonen sine vitskapelege oppgåver: Meteorologiske målingar og observasjonar; kartlegging; glasiologisk og geologisk gransking; ozonmåling; sørlys (aurora australis)-gransking; jordmagnetisk måling; tidvassmåling ved bistasjonen ved isbarrieren. I løpet av ekspedisjonen gjorde ekspedisjonsleiar Sigurd G. Helle saman med eit lite feltparti,



Mannskap frå Polarbjørn og Polarsirkel, matpause i byggearbeidet, sydisen 1957. Foto Arne Moldskred.

med to beltevogner og to hundespann, ei utflykt til ca 8 grader aust for å supplere det geodetiske og topografiske arbeidet som ekspedisjonen hadde begynt med. Utferda gav viktig forskingsresultat, men hadde også eit uhell som nær hadde enda tragisk. Eitt av beltekøyretøyene fall ned i ein bresprekk. Køyretøyet fall så djupt at det ikkje kunne bergast. Føraren greidde å berge seg ved å hoppe av køyretøyet i siste augneblink.

Etterforsyning med ishavsskuta Tottan:

Så pass langt opphold som ekspedisjonen på Norway Station varte, var det trong for både etterforsyningar og utskifting av mannskap. Storbritannia og Norge samarbeidde om å leige *Tottan* av Tønsberg som avløysings- og forsyningsfartøy. (Frå 1961 høyrdé skuta heime i Tromsø, med namnet *Kvitfjell*). Avløysingsbesøket vart gjort i november 1957. Tre medlemer av overvintringsmannskapet vart avløyste av tre nye: Lege, mekanikar og stuert.

Nokre hendingar medan Norway Station-ekspedisjonen heldt til i Antarktis:

Like før Norway Station-ekspedisjonen drog frå Norge seinhausten 1956 demonstrerte

Sovjetunionen vilje til å bruke militær makt for å halde på sine posisjonar. I Ungarn slo sovjetiske styrkar ned oppstanden mot det sovjetiske overherredømmet i landet.

Direktør Harald U. Sverdrup i Norsk Polarinstittut døydde brått i august 1957. Underdirektør Anders K. Orvin rykte opp til midlertidig direktør. Men han var nær pensjonsalder og låg ikkje an til å ha direktørstillinga på lengre sikt. Frå 1960 vart geolog, og motstandsorganisator i krigstida, Tore Gjelsvik tilsett som direktør.

Polarbjørn (1950) forliste i isskruing ved Nordaust-Grønland på avløysings- og forsyningsekspedisjon for Norsk Polarinstittut og Arktisk Næringsdrift AS ettersommaren 1957. Alle vart bærga av eit amerikansk helikopter frå Grønland. Både Sverdrups død og *Polarbjørn*-forliset representerte ekstra påkjennningar for Norsk Polarinstittut.

Kort tid seinare døydde kong Haakon 7. etter ei tids sjukdom. Olav 5. vart ny konge. Landet var i sorg – truleg også Norway Station-ekspedisjonen, som overvintra i Dronning Maud Land.

Hausten 1957 kom ‘sputnik-sjokket’. Sovjetunionen sende satellittar i bane rundt jorda. Sovjetiske atomvåpen, viljen til å bruke militær makt og sovjetisk rakett-teknologi sette skrekk i store deler av verda, ikkje minst hovudrivalen USA.

Operasjon Pingvin:

Etter at *Polarbjørn* (1950) forliste, gjekk det ledige namnet *Polarbjørn*-namnet i 1958 over på skuta som først heitte *Brategg* (frå 1932) og deretter *Jopeter* (frå 1950).

Polarbjørn gjorde to turar til Norway Station, i 1958/59 og i 1959/60. På begge turane var Henrik Marø skipper. På turen i 1959/60 miste skuta to mann frå mannskapet. Den eine ved fall over bord i mørke og tung sjø. Då hadde skuta gått eit par timer sørover frå Cape Town – ikkje lengre enn at dei frå skuta framleis kunne sjå lysa frå byen. Leiting etter den sakna gav ikkje resultat.



Polarbjørn lossar ved barrieren. Foto frå Magnar Aklestad.

Den andre omkom nokre dagar seinare i eksplosjon under handtering av dynamitt. I det sistnemnde tilfellet vart den omkomne gravlagd ved senking i havet i nærleiken av Bouvetøya. Gravferda vart forretta av skipper Henrik Marø etter eit forenkla kyrkjeleg rituale. Dette var truleg eitt av dei siste dødsfalla der ein avdød vart gravlagd ved senking i havet frå eit norsk fartøy.

På turen vidare sørover gjekk *Polarbjørn* seg fast i vanskeleg is. Skuta vart løft så høgt av isskruing at inntak av kjølevatn til både hovudmotor og hjelpemotorar vart heva over vassflata. Det førte til at skuta også miste elektrisk kraft. Det var den argentinske isbrytaren San Martin som kom til og braut *Polarbjørn* fri frå isen.

Polarbjørn sin tur i 1959/60 tok med ein sørafrikansk ekspedisjon frå Cape Town til Norway Station. Sørafrikanarane overtok Norway Station for ein symbolsk sum og gav den namnet South African National Antarctic Expedition (SANAE). Skuta tok den norske ekspedisjonen med heimover. I Cape Town vart det halde sjøforklaring etter dei to dødsulykkene på turen sørover.

På turen til Norway Station året før – i 1958/59 – forlet *Polarbjørn* Horten 1. november 1958 med kurs for Pingvinbukta. Skuta hadde med ei

flyfotograferingsgruppe og to fly fra Det norske flyvåpen av typen De Havilland of Canada DHC-3 Otter. Flya var før reisa demonterte og nedpakka i kasser.

Det norske flyteamet bestod av desse personane fra Flyvåpenet:

Major Gudmund Odden (sjef støtteveiv/navigatør/telegrafist); kaptein Gunnar Nilsen (pilot); kaptein Roald Alstad (pilot); løytnant Gudmann Hermansen (navigatør/telegrafist); stabssersjant Nils M. Bomstad (teknisk sjef motor/elektro); vingsersjant Tor Hølen (motor/elektro); vingsersjant Odd W. Thoresen (motor/flyskrog); vingsersjant Atle Brundtland (instrument/flyskrog); vingsersjant Bjarne Stamsø (radio).

I tillegg desse fra Norsk Polarinstitutt:

Ingeniør Bernhard Luncke (fotograf-/topograf/leiar kartlegging); ingeniør Sigurd Svindland (fotograf); geolog Thore S. Winsnes (feltarbeid).

Formål med flya og flyteamet var å fotografera frå lufta og kartlegge mest mogleg av Dronning Maud Land. Tiltaket fekk namnet Operasjon Pingvin. Sjef var major (seinare oberst) Gudmund Odden. Operasjon Pingvin oppretta ein eigen base ikkje langt frå Norway Station, med engelsk variant av namnet: Operation Penguin.

Flya var bygde ved De Havilland-fabrikken i Toronto, Canada – og i utgangspunktet meint for barske polare forhold, noko dei har mykje av i det nordlege Canada. Otter-flya vart rekna som robuste ‘bush-fly’. I forbindelse med Operasjon Pingvin var flya utstyrt med fotoluker i dørene. Komne fram til basen vart flya monterte og fekk påsette skiunderstell under hjula.

Operasjon Pingvin fotograferte i skråbilde og kartla best mogleg området avgrensa av 70 - 74 grader sørleg breidd – og frå 0-meridianen og så langt som mogleg austover mot 15 grader austleg lengd. I praksis vart det fotografert fjellområder frå ca 0-meridianen og så langt aust som til 30.30 grader aust. Kystlinja vart



Beltetraktor frakta utstyret innover isen. Foto frå Magnar Aklestad.

fotografert frå ca 0-meridianen til ca 13 grader aust.

Samla flydistanse var 36 000 kilometer. Flya var i lufta totalt 217 timer. 117 av desse flytimane gjekk med til utplassering av drivstoffdepot. Resultatet av flyfotograferinga var 3000 fotografi.

Operasjon Pingvin var ikkje hemmeleg. Men det vart helst ikkje snakka høgt om Flyvåpenet sin medverknad. Med overflyging, kartlegging og fotografering fekk Norge markert seg – høveleg diskre - i internasjonale krinsar. Det styrkte dei norske krava om overhøgd over området og markerte overfor andre at i dette området hadde Norge interesser å ta vare på. Området kunne ikkje reknast som ingenmannsland. Eit viktig signal til andre som kunne tenkja å ta seg til rette i området.

(Den norske luftborne våpengreina har skift namn fleire gonger, avhengig av kva våpengrein Luftvernartilleriet (LVA) var underlagt. Frå 1953 var LVA underlagt Hæren. Luftforsvaret fekk namnet ‘Det kongelige norske flyvåpen’, kortform: Flyvåpenet. I 1959 gjekk LVA inn i våpengreina som sidan stadig heiter Luftforsvaret).

Heimreise:



Overvintrarane vinkar farvel til *Polarbjørn*. Foto fra Magnar Aklestad

Tre ekspedisjonsdeltakarar tilbrakte heile tida frå framkomsten til Norway ved årsskiftet 1956/57 til avreisa i januar 1960 i samanheng: Ekspedisjonsleiar/geodet Sigurd Gunnarson Helle; meteorolog Torgny Vinje og radioteknikar John Snuggerud.

Ved avreise frå Norway Station ved midten av januar 1960 mangla *Polarbjørn* stadig to mann i mannskapet, etter som skuta hadde mist to mann på veg sørover frå Norge. Dette vart ordna ved at to overvintrarar frå ekspedisjonen, stuert Rolf Leino Johnson og meteorologifullmektig Kaare Johan Hansen, vart påmønstra skuta som høvesvis stuert og matros. Også andre frå ekspedisjonslaget gjorde skipsteneste undervegs, utan å vere formelt påmønstra: Eit foto som finst på nettet viser at vingsersjant Bjarne Stamsø frå flyteamet gjorde teneste som rorgjenger.

Frå Norway Station gjekk *Polarbjørn* vestover for, om mogleg, å observere tilstanden til stasjonen Maudheim, som vart forlaten i 1952. Stasjonen var så nedsnødd at det var visstnok berre radiomasta som stakk opp. Men det vart konstatert at stasjonen i løpet av åra hadde kome nærmare kystlinja.

På veg til Cape Town passerte *Polarbjørn* Bouvetøya. Ver og sikt var så därleg at det var ikkje aktuelt å prøve landgang på øya.

Dei nemnde overvintrarane Snuggerud og Vinje hadde ordna seg slik at eit norsk kvalkokeri på

veg til kvalfangst i Antarktis hadde med ein privatbil, ein Volvo PV 544, frå Norge til Cape Town. Dei to overvintrarane gjekk i land frå *Polarbjørn* i Cape Town og gjorde resten av heimreisa med bil: Gjennom det austlege Afrika, Egypt, Syria, Tyrkia og Balkan. Dei kom heim på forsommaren 1960.

Året før, vinter og vår 1959, hadde radiosjef Stein Severin Sørensen og vitskapleg assistent Niels Stockfleth Nergaard ordna seg på liknande måte. Ved *Polarbjørn* sitt anløp i Cape Town møtte dei kone og kjærast. Sørensen og kjærasten nytta høvet til å gifte seg i Cape Town. Deretter la alle fire ut på biltur gjennom Afrika og Europa. Denne ekvipasjen valde ei meir vestleg rute, gjennom blant anna Sahara og over Gibraltar.

Polarbjørn var tilbake i Ålesund i februar 1960 – akkurat i høveleg tid til å ruste ut for selfangst ved Newfoundland.

Etter heimkoma:

Alle som hadde deltatt i ekspedisjonen som overvintrarar fekk offisiell heider. Kong Olav innstifta Antarktismedaljen, som gjekk til alle overvintrarar, og i tillegg til skipperane Bernt Arvid Brandal, John Jakobsen og Henrik Marø. Heimkoma vart markert med audiens på Slottet og festarrangement i Universitetsaulaen, der også kongen var til stades.

Lang pause – før neste norske antarktisekspedisjon:

Eitt av resultata etter Det Internasjonale Geofysiske År 1957-58 var The Antarctic Treaty. Traktaten vart signert i Washington 1. desember 1959 – om lag på same tid som Norway Station vart overlevert til Sør-Afrika. Traktaten vart ratifisert i 1961.

Traktaten reknar alt sør for 60 grader sør som Antarktis – og reknar Antarktis som eit naturreservat for fred og vitskap. Opphavleg signerte 12 nasjonar. Seinare har 42 andre nasjonar slutta seg til traktaten.

Etter Norway Station-ekspedisjonen gjekk det lang tid før det vart tale om ny norsk antarktisekspedisjon. På politisk hald var det

heller avgrensa vilje til å bruke store midlar i Antarktis. Som mindre kostbare tiltak enn nye antarktisekspedisjonar vart det vart gjerne vist til at Arktis var meir naturleg område for norsk polarforskning.

I forskarkrinsar var det likevel stigande uro for at Norge forsømde seg ved ikkje å delta i forskingsaktivitet i Antarktis. Det vart stadig vanskelegare å hevde norske krav, då Norge ikkje dreiv aktivitet i området.

I 1974 var direktør Tore Gjelsvik i budsjettkonferanse i finansdepartementet. Gjelsvik heldt fram at Norge hadde eitt av dei største suverenitetskrava i Antarktis, og var på same tid eitt av landa med minst aktivitet i området. Dette kunne ikkje halde fram. Resultatet vart løyving til to sommarekspedisjonar: 1976/77 og 1978/79. Spreiing over to sommarekspedisjonar gav høve til utplassering av instrument for langtidsmåling og samanlikning av målingar med eit par års mellomrom.

Begge ekspedisjonane gjekk til Dronning Maud Land og Weddellhavet med Rieber sitt isgåande ekspedisjonsfartøy *Polarsirkel* (1975). Skipper var Magnar Aklestad. Glasiolog Olav Orheim leidde planlegging av begge ekspedisjonane og leidde sjølv den første av dei. Ekspedisjonane vart ei gjenreising av norsk verksemd og forsking i Antarktis. Etter desse ekspedisjonane måtte Norge igjen takast på alvor i internasjonale konferansar om Antarktis.

Etter desse ekspedisjonane var KV *Andenes* i Antarktis med ekspedisjonar 1984/85 og 1989/90. I 1992/93 var *Polarbjørn* (1975) og *Lance* (1978) på ein felles ekspedisjon til Dronning Maud Land. Og 1996-97 var *Polar Queen* (1981) til Antarktis.

Fast stasjon i Antarktis:

Norge etablerte sommarstasjon på fast grunn 1295 meter over havet ca 235 kilometer frå kysten – i posisjon 72 grader sør og 02.32 grader aust sommarsesongen 1989/90.

Frå 2005 vart stasjonen heilårstasjonen for 8 overvintrarar. Stasjonen fekk det heilnorske



Polarsirkel i sydisen. Foto frå Magnar Aklestad.

namnet Troll, og vart opna av dronning Sonja i februar 2005.

Etter det er det vanskeleg å hevde at Norge ikkje er til stades i Antarktis.

2 x Polarbjørn:

I dei prenta utgreiingane om Norway Station-ekspedisjonen blir det som regel nemnt at utreisa i 1956 gjekk med *Polarsirkel* og *Polarbjørn* – og heimreisa i 1960 med *Polarbjørn*.

Fleire framstillingar – men ikkje alle! – ser ikkje ut til å ha fått med seg at det dreiar seg om to ulike *Polarbjørn*-ar.

Polarbjørn ved utreisa var ei treskute, bygd i 1950. Ho hadde tonnasjemåla 290 brutto / 105 netto. Den skuta forliste i isskruing på ekspedisjonstur til Nordaust-Grønland for Norsk Polarinstitutt og Arktisk Næringsdrift AS ettersommaren 1957. Alle vart berga av eit amerikansk helikopter frå Grønland. Skipper var Bernt Arnvid Brandal. Ekspedisjonsleiar var John Giæver – som også var ekspedisjonsleiar for Maudheim-ekspedisjonen 1949-52. Passasjer på turen var sokneprest i Ålesund (seinare biskop i Tromsø), Monrad Norderval. *Polarbjørn* forliste ved Nordaust-Grønland på eit tidspunkt då dei på Norway Station i Antarktis truleg hadde begynt å sjå fram til



Tottan, her ved Newfoundland i 1951. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

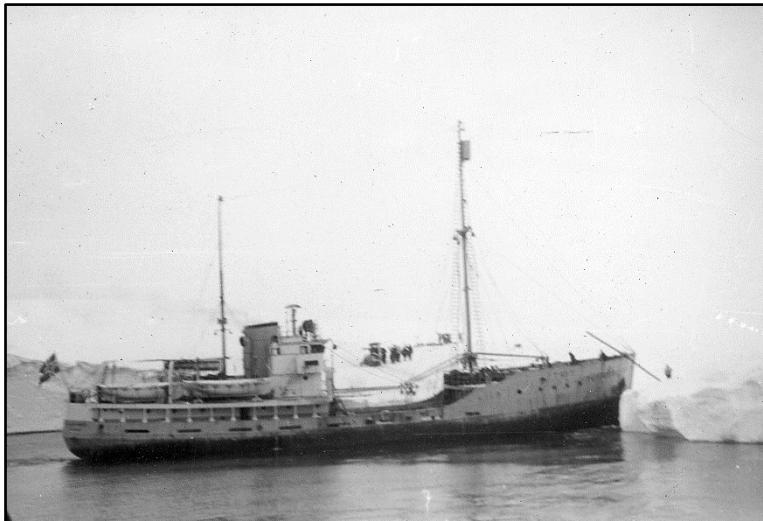
Tottan sitt besøk med etterforsyningar og utskiftingar i ekspedisjonsmannskapet.

Skuta som henta ekspedisjonen heim frå Antarktis igjen i januar 1960 var ei stålskute, bygd i 1932. Ho hadde namna *Brategg* og *Jopeter* før ho i 1958 overtok det ledige *Polarbjørn*-namnet. Denne skuta hadde tonnasjemåla 480 brutto / 206 netto, med andre ord eit klart større fartøy enn treskuta *Polarbjørn*.

På nettet ligg det foto som viser konstruksjonsdetaljar frå *Polarbjørn* (1932) – med tilhøyrande tekst som klart gjeld *Polarbjørn* (1950).

Tillegg: Om MS *Polarhav* på oppdrag for belgiske interessentar:

MS *Polarhav* (1957) av Brandal var to ekspedisjonsturar til Antarktis for belgiske oppdragsgjevarar i samband med det internasjonale geofysiske året. *Polarhav* vart disponert av familiereiarlaget Karlsen i Brandal - same reiarlaget som begge dei to *Polarbjørn*-ane – omtalte ovanfor. Skipper på *Polarhav* på begge turane var Sigmund Bøe. Leiar for ekspedisjonen var baron Gaston de Gerlache de Gomery – med lange Antarktis-tradisjonar i slekta. Kong Baudouin skal ha vist interesse for ekspedisjonen. Det skal visstnok ha gjort sitt til at finansiering av tiltaket gjekk lettare.



Polarsirkel, her frå turen i 1956, foto Arne Molskred

Første turen gjekk frå Antwerpen ved midten av november 1957. Skuta passerte Tenerife og Cape Town. I desember gjekk skuta rett sørover frå Cape Town, i følgje med MS *Polarsirkel* (1942) som var i same oppdrag for den belgiske ekspedisjonen. Skutene nådde losseplassen ved iskanten i Breid Bay ved 24.18 grader aust. Også dette var innanfor for den norske sektoren Dronning Maud Land, på ei kyststrekning med namnet Prinsesse Ragnhild Kyst.

Den belgiske hovudstasjonen vart oppretta ca 30 kilometer inn over isen frå losseplassen. Stasjonen gjorde registreringar av alle vanlege verdiar. Alt dette var innanfor IGY sitt forskingsprogram. Stasjonen skal ha vore ein av dei første der radioaktivitet i luft vart registrert over eit lengre tidsrom.

Skutene forlet losseplassen i januar 1958, men begge møtte vanskeleg is og låg innestengde ein månads tid før dei kom seg lause.

Polarhav var inn om Cape Town for bunkring og proviantering. Deretter kursa skuta for Halifax med sikte på fangst ved Newfoundland.

I Atlanterhavet - vest for Angola og sørvest for St. Helena – fekk *Polarhav* eit maskinhavari. Skuta hadde ikkje med reservedeler og heller ikkje utstyr til å lage deler om bord. Etter ein del telegrafering og telefonering vart reservedeler sende frå Nohab-fabrikken i Trollhättan. Reservedelane vart sleppte frå eit Sabena-fly i



Polarhav og Polarsirkel vart faste i isen, og på eit tidspunkt skrua mot kvarandre. Begge foto frå Sigmund Bø

støt- og vassikre pakningar i havet like ved skuta. Pakningane var fort fiska opp og Nohab-motoren sett i drift igjen.

Polarhav sin andre tur til Antarktis for belgiarane gjekk med forsyningar og avløysingsmannskap. Skuta forlet Ostende i november 1958 og følgde same seglingsruta som året før, med stopp på Tenerife og i Cape Town. Skuta kom inn i isen ved juletider 1958. Etter å ha lossa det som skulle på land, vart skuta innestengd i vanskeleg is til februar 1959. Då kom skuta laus ved hjelp frå den amerikanske isbrytaren *Glacier*. Deretter heldt skuta fram til Cape Town.

Den belgiske stasjonen vart avvikla i 1961. Baron de Gerlache var i 1959 delegat ved signeringa av The Antarctic Treaty i Washington.

Nokre år seinare vart den belgiske stasjonen tatt i bruk igjen – då av eit samarbeidande tiltak, med belgiske og nederlandske interesser.

Referansar:

Informantar: Magnar Aklestad; Susan Barr; Bernt Arnvid Brandal; Sigvald B. Brandal; Sigmund Bøe; John Giæver jr; Sigurd Gunnarson Helle. Personalet ved biblioteket ved Norsk Maritimt Museum.



Avis: Sunnmørsposten: Ei rekkje utgåver i tidsrommet august – oktober 1957.

Litteratur:

Barr, S. Norway – a consistent polar nation? 2003.

Bøe, S. På gyngende grunn. 1990.

Børde, H. og K. H. Johansen. Eventyret Antarktis. 1978.

Friedman, R. M. ‘Å spise kirsebær med de store.’ Norsk Polarhistorie 2. Vitenskapene. (Red.: Drivenes, E-A. og H. D. Jølle). 2004.

Ottesen, J. Skuter på selfangst. 2007.

Risa, J. Seilas fra pol til pol. Med GC Rieber gjennom 100 år med shipping. 2013.

Nettet:

Van Autenboer, T. ‘Obituary’ (Minneord over baron Gaston de Gerlache de Gomery). Polar Record. 43/2007.

Balto, A. K. Den Norske Antarktisekspedisjon 1956-60. Norway Station. Norsk Polarhistorie. (Norsk Polarinstitutt).

Henriksen, H-M. Den Norske Antarktisekspedisjon 1956-60. Norway Station. Norsk Polarinstitutt (E. V. Jenssen): Åpning av Antarktisutstillingen (2019).

Stavanger Aftenblad 24.01.2003.

Wikipedia.

To ishavslegender er borte.

Reidar Pilskog 18.12.1928 – 18.06.2020
Nils Gunnar Pilskog. 07.02.1931 – 21.11.2021.

Nils hadde 42 turar og Reidar 52 turar på ishavet. Med dei borte er viktig kunnskap, erfaring og historie om selfangsten etter andre verdskrigene ute av tida.

Av Johannes Bjarne Alme

Etter andre verdskrigene var det få ishavsskuter som var klare til fangst, men ishavsskuta «Furenak» med skipper Monrad Pilskog rusta ut for fangst i Danskestretet i 1945. Det vart også første turen til 16-åringen Reidar Pilskog. Året etter reiste Reidar i Vesterisen og Danskestretet med «Polaric», skipper Monrad Pilskog.

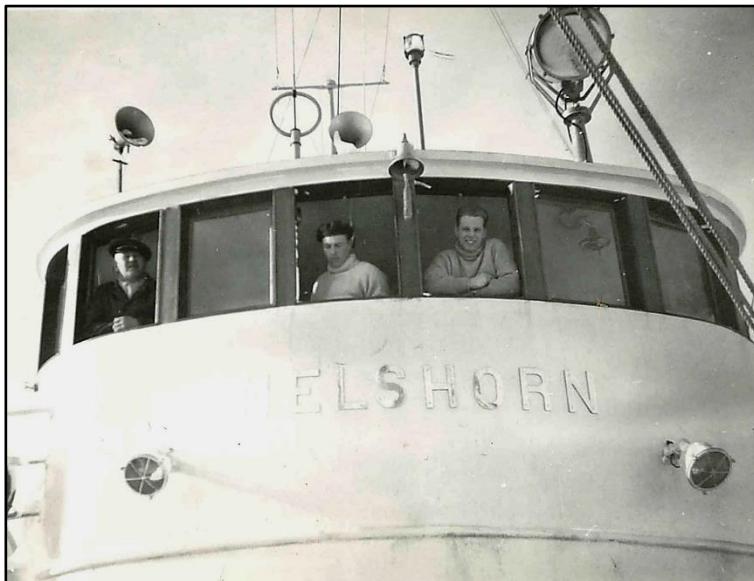
Nils Pilskog tok realskule før han i 1949 gjekk om bord «Polaric», skipper Monrad Pilskog. Både i 1949 og 1950 gjorde skuta tre turar, først Vesterisen, så Austisen og til sist sommartur i Danskestretet.

Reidar og Nils var søskenbarn, fødde og oppvaksne i Pilskogane, Monrad var onkelen deira.

Utanom marina og styrmannskule var Nils fast med Monrad på «Polaric». Reidar var turar både på «Selungen» og «Hvalrossen», men vart etter kvart skyttar med Monrad på «Polaric».

Monrad (f. 1897) var ein erfaren skipper, som hadde vore på ishavet heile livet. Han hadde tidlegare vore skipper på mellom anna «Pil», «Buskø», «Veslemari» og som nemnt «Furenak».

«Polaric» gjorde gode turar, og etter kvart begynte dei tre Pilskogkarane å prate om å få seg si eiga skute. Nils, Reidar og Ola Pilskog f. 1935 – og son til Monrad, gjekk saman med Karlsen og Rieber og danna KS AS Melshorn, og kontraherte stålskuta «Melshorn» hos Liaaen i Ålesund. Sjølv om Monrad formelt ikkje var inne på eigarsida var han svært sentral for å få



Monrad (fv), Reidar og Nils Pilskog. Foto frå Reidar Pilskog sitt album.

ideen realisert. Til Vesterisen 1956 sto skuta klar. Det var ei fin skute, men i følgje eigarane var det ei rimeleg skute, det var spart både på stål og innreiling. I beste fangstperioda låg skuta fast langt inne i isen, så dei nådde ikkje i den mest verdfulle fangsten. Og skuta fekk ein del juling. I følgje eigarane trudde Liaaen at berre det var stål så var det godt nok. Mellom anna syntet det seg at spantinga i forskipet ikkje var bra nok, og måtte byggast om til strålespant.

Etter ein linetur på Vest-Grønland fekk skuta oppdraget med å hente heim den att funne «Jopeter» frå Nordaust-Grønland. Deretter vart «Melshorn» forlenga med tanke på fangst på Newfoundland. Så i 1957 i ein alder av 60 år debuterte Monrad som skipper på Newfoundland. I 1959 var Monrad sitt siste år som skipper på ishavet. Han hadde eigentleg tenkt å slutte etter 1957 sesongen, men då Karlsen som disponerte skuta, kom med eit forslag til skipper som Monrad ikkje tykte noko om, varskulde han at han heldt fram til «gutane» var klare til å take over.

Utanom selfangsten dreiv skuta første tida sildefiske med notbåtar og linefiske. Eit par turar var «Melshorn» på juksafiske etter torsk på Vest-Grønland. I samband med utbygginga av Loran C på Jan Mayen gjekk «Melshorn» eit par turar i fraktfart. I 1965 vart det montert



Melshorn (1956) i Vesterisen. Foto fra Reidar Pilskog sitt album

kraftblokk, og frå då av var det selfangst og kraftblokkfiske. I 1966 var «Melshorn» beste snurpar under vintersildfisket.

I 1959 var Reidar skyttar på søsterskuta «Jan Mayen», som gjorde ein kjempetur på Newfoundland.

Frå 1957 til og med 1976 var skuta årvisse på selfangst på Newfoundland. Dei første tre sesongane var Monrad Pilskog skipper, mens Nils hadde papira. Etter 1959 var Nils skipper, med Reidar Pilskog som bas på fiske og fangstleiar på selfangst, ei organisering som varte så lenge dei dreiv. Ola Pilskog kom om bord i 58 og vart etter kvart maskinist. I heile denne perioden var «Melshorn» alltid ei av toppskutene, gjerne først heim og med full fangst og topp kvalitet. Det var eit stabilt og godt mannskap, og passeleg offensive skipper, fangstleiar og skyttarar, som sette seg i respekt blant dei andre skutene.



Melshorn (eks Kvitungen 1970) i Austisen. Foto fra Reidar Pilskog sitt album

I 1970 var det «Melshorn» og skipper Nils Pilskog som plukka opp mannskapet frå ishavsskuta «Asbjørn» som forliste på Newfoundland. Omtrent på denne tida gjekk Ola Pilskog ut av reiarlaget.

Vintrane 1977, 78 og 79 fiska «Melshorn» lodde i staden for å drive selfangst. I åra 1980 og 81 var skuta i Vesterisen. I samtale med Nils fortalte han om sesongen 1980, både den sesongen og 1956 sesongen var dei så langt vest at dei såg fjella på Grønland. Og skuta fekk skade for 1,5 million i den knallharde isen i Vesterisen. Der var nok fleire årsaker, men det var ikkje tvil om at skuta hadde lagt på seg i løpet av desse 25 åra, og låg tyngre i vatnet. Den var forlenga, større motor, nytt overbygg, fleire vinsjar og pumper, RSV-tankar, kraftblokk osv, altså var skuta tyngre og gav mindre etter når blåisen daska i skutesida. Så etter 20 år på Newfoundland nesten utan skade, vart det to kostbare år i Vesterisen.



Melshorn (1956) i isskruing. Foto frå Reidar Pilskog sitt album

Året etter i 1982 var det siste året norske skuter fangsta ved Newfoundland. Sjølvsagt var «Melshorn» med Nils og Reidar der.

Året etter tok Melshorn-reiarlaget over «Kvitungen», ei nyare, litt større og sterkare skute, bygd i 1970. Skuta vart døypt om til «Melshorn», forlenga - primært med tanke på kraftblokkfiske, og med det mindre eigna til å drive selfangst. Men Nils og Reidar gav ikkje slepp på selfangsten. Skuta fangsta i Austisen alle åra mellom 1985 og 1994. Reidar avslutta fangstlivet etter 1992 sesongen, medan Nils heldt på til og med 1994.

«Melshorn» og Pilskogkarane var eit stekt merkenamn. Heile tida var det mange lokale blant mannskapet, og mellom andre Jetmund Voldnes har peika på det unike mannskapet, god forteneste og det gode miljøet om bord som ei av årsakene til at «Melshorn» var skuta han vart med i årevis.

Anne Moustgaard – den mest erfarne selfangstinspektøren i Noreg, seier det slik: «Eg er svært glad for at eg starta som inspektør på «Melshorn». Der var det erfarne folk som kunne faget sitt og som aldri tok snarvegar elle aksepterte brot på forskrifter. Deira naturlege autoritet og tryggheit smitta over på

mannskapet. Denne erfaringa frå «Melshorn» var nyttig for meg når eg kom på andre skuter, med andre typar og mindre erfarne folk.»

I arbeidet med boka «Ishavsfolk si erfaring» hadde eg samtalar med både Nils og Reidar. Erfaringane deira var sjølv sagt mykje like, men dei kunne uttrykke seg litt ulikt.

Det var i denne samanhengen Nils fortalte om isskaden på «Melshorn» i 80. Då eg bad han karakterisere isen i Vesterisen, så kom det kontant: «Det er 98 % Stein og 2 % is!»

Båe to poengtete maskinkrafta si viktigkeit, men også fortalte om kor ulike isen er på dei forskjellige felta, om ishimmel, barometeret si viktigkeit og ikkje minst kor viktig det var å ikkje kome lenger inn i isen enn att ein kjente dønningen, då vart ein ikkje faste. Like så måtte ein vere merksam om sørpeisen skifta farge, då sette isen saman.

Intervjuet med Reidar gjorde eg like etter han hadde fylt 80 år. Før vi starta sjølve intervjuet, så spurte eg han om han sakna ishavet? «Nei, nei eg er for gammal og stiv i alle ledd til ishavet eg no. Men ei retteleg gammaldags klargjering(les: ishavsfest) eller to, skulle eg nok ha klart!»

Med Nils og Reidar borte, er det lengste kapittelet om selfangsten på Sunnmøre etter andre verdskrigens avslutta.

Fred over deira gode minne.

Johannes Bjarne Alme

ISHAVSMUSEETS VENNER

STØTT OSS MED DIN GRASROTANDEL!

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

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

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



2 x Birger Rasmussen

Av Magnus Sefland

Like etter nyttår 2022 ringde ein kjenning nordpå meg for ein nyttårsprat.

Samtalen kom også inn på innhaldet i den ferskaste utgåva av Isflaket. Blant anna om Birger Rasmussen sin artikkel om MS *Polarbjørn* og MS *Polaris* på pionertur til selfangst i isen ved Newfoundland i 1938.

I telefonsamtalen kom vi inn på Birger Rasmussen sin bakgrunn og hans oppgåver på turen. Vi rekna med at Rasmussen hadde ein eller annan offentleg funksjon på turen. Men der stoppa vår felles kunnskap. Nyfikna gjorde at eg etter telefonsamtalen googla Birger Rasmussen – og vart til å begynne med leidd ut på viddene.

Birger Braathen Rasmussen (1920-2007): Fødd i Drammen, oppvaksen i Modum, i 1940 handelsgymnasiast. Tidleg under andre verdskrig rømde han med ei av Shetlands-skøyte, kom til Storbritannia og kom inn i Kompani Linge. Hoppa ut i fallskjerm og deltok i sabotasje mot kraftanlegg på Sørlandet. Slutta seg seinare til Oslo-gjengen – med blant andre Gunnar Sønsteby og Max Manus. Deltok i ei rekke sabotasjeaksjonar i Oslo-området mot slutten av krigen. Var i 1945 med i vakthaldet rundt kongefamilien.

Etter studier i utlandet kom han inn i leiarfunksjonar i treforedlingsverksemder. Ein periode var han president i Norges Industriforbund. Han vart dekorert med det meste av dei utmerkingar som ein nordmann kan oppnå etter innsats i krig.

Eg forstod etter kvart at det **ikkje** var denne Birger Rasmussen som deltok i pionerturen til selfangst ved Newfoundland. Ved å google på namnet var det krigsveteranen som dukka opp i stor breidd. Eg måtte leite litt grundigare for å finne den Birger Rasmussen som var med på newfoundlandsturen i 1938.

Birger Rasmussen, f. 1907 i Bergen:

I 1927 begynte han på studier ved University of Washington i Seattle – rekna med blant amerikanske eliteuniversitet.

For å finansiere studia reiste han til Alaska på snurpefiske - utan å vite noko særleg om snurpefiske. Men han lærte fort og avanserte til skipper på ein snupar.

Etter fullførte studier i marin biologi, vart Rasmussen i 1932 assistent hos oseanograf og fiskerikonsulent i Bergen, Thor Iversen (1873-1953). På den tid hadde både styremaktene og fiskarane heller liten forståing for havforsking. Det same gjaldt bruk av ekkolodd, som vart introdusert på den tid. Dette kom til å snu seg fort.

Thor Iversen leidde ei rekke forskingstokt i Nordishavet. I tida før første verdskrig var han skipper på havforskingssfartøyet *Michael Sars*. I 1929 brukte han ishavsskuta *Hisø* til fiskeriforskning i områda ved Bjørnøya og mot Frans Josef Land. Iversen har gitt namn til Thor Iversen-banken – også kalla Iversen-grunna - søraust for Hopen i Barentshavet.

Thor Iversen skal ha medverka til at fangstturen med *Polarbjørn* og *Polaris* til newfoundlandsisen i 1938 kom i stand. Stadig vanskelegare fangsttilhøve i Kvitsjøen og Vestisen var med på å gjøre newfoundlandsfeltet interessant for norsk selfangst, trass i dei lange overseglingane. Staten garanterte for tapet dersom ekspedisjonen i 1938 gjekk med underskot. Fangstresultatet vart så godt at garantien ikkje trondgst. Skipper Kristoffer Marø på *Polarbjørn*, med si lange røynsle frå selfangst, var ekspedisjonen sin naturlege leiar. Thor Iversen skal ha medverka til at Birger Rasmussen vart med på turen som zoolog og observatør. Rasmussen var med skipper Peter P. Brandal på *Polaris*.

I 1939 var Rasmussen saman med Thor Iversen på eit fem månaders tokt til Svalbard med torskeundersøkingar. Seinare var han også med på torskeundersøkingar ved Grønland. Han var også med på omfattande studier av selbestandane.



Thor Iversen ved hydraulikk winchen om bord i «Solveig 1». 06.09.39 Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

I 1952 leidde Rasmussen søk etter skuter og mannskap etter orkanen i Vestisen, der 79 mann omkom. Han gav også støyten til hjelpetenesta i Vestisen og leidde den i åra 1953-56.

Rasmussen var med på rekeundersøkingar langs norskekysten. Dette førte til at han tok doktorgrad på djupvassreker si utvikling og geografiske vekstvariasjonar. Rasmussen si avhandling fekk tilnamnet 'Rasmussens rekebibel' og vart anerkjent som eit framståande vitskapleg arbeid. Reker vart Rasmussen sitt viktigaste arbeidfelt.

Vidare vart Rasmussen sakkunnig rådgjevar for norske styresmakter i samband med utviding av fiskerigrenser og seismikktskyting i samband med oljeleiting.

Som sakkunnig var han også med i mange komitear, kommisjonar og utval – både norske og internasjonale.



*Torskefiske med trål ved Svalbard 01.08.39.
Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.*

I 1977 var Birger Rasmussen 70 år gammal og gjekk av frå stillinga som forskingssjef ved Fiskeridirektoratets Havforskinsinstitutt. Han mottok brev frå industriminister Bjartmar Gjerde, som fritok han frå vidare medlemskap i Statens Oljeråd og Petroleumslovutvalet. Og med takk frå regjeringshald for innsatsen og med ønskje om framleis god helse til å halde fram med fagleg verksemnd.

Fiskets Gang (periodisk publikasjon frå Fiskeridirektoratet) spurde Rasmussen på fallreipet om han som ung i dag ville ha valt same arbeidfelt. Svaret frå Rasmussen gjekk ut på at han hadde mykje å vere takksam for – og at han ville ha valt det same arbeidet om igjen, om han kunne.

Referansar:

Litteratur:

Norwegian Polar Institute. The Place Names of Svalbard. Rapportserie 122. 2003.

Rasmussen, B. 'Med hakapik og hakatau – til Newfoundland på selfangst'. Isflaket 4/2021.

Nettet:

'Birger Rasmussen – pioner i norsk havforskning går fra borde'. Fiskets Gang 9/1977. (Periodisk publikasjon frå Fiskeridirektoratet).

Lingeclubben (omtale på nettet).

Wikipedia.

Piratene ved Nordkapp

Ny bok av Kjell-G. Kjær

Under Napoleonskrigene, i perioden 1809 til 1813, ble 121 skip kapret på Finnmarkskysten. Noen skip fikk seile videre etter å ha blitt plyndret, eller kapteinen måtte betale løsepenger for å få utlevert skip og mannskap. Private hjem, kirker og offentlige bygg ble også plyndret. I sommerhalvåret var enkelte tettsteder med en god havn rene krigssoner fordi skip fra flere nasjoner søkte havn i uvær eller for å fylle vann.

De amerikanske kaperskutene Rattlesnake og Scourge hadde Hammerfest som base fordi det var den fremste kystbyen i amtet med hospital, organisert losvesen, havnesmie og offentlige og private lagerhus. Byen hadde fra 1811 tre festninger som var bemannet med mer enn 150 mann, og innbyggerne viste sterkt kampvilje da byen ble angrepet av britene i 1809.

Boka bygger i hovedsak på dokumenter fra da hendelsene fant sted: britiske, amerikanske og

norske aviser, dokumenter fra priseretten i Trondheim, korrespondansen til amtmann Hilmar Krogh, dokumenter utstedt av myndighetene i København og Washington og retts-protokoller over prisedømte dansk-norske skip i England.

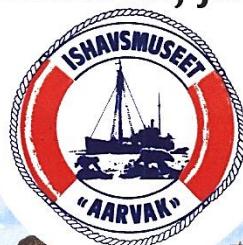
Boka inneholder også en oversikt over samtlige 121 skip som ble kapret.



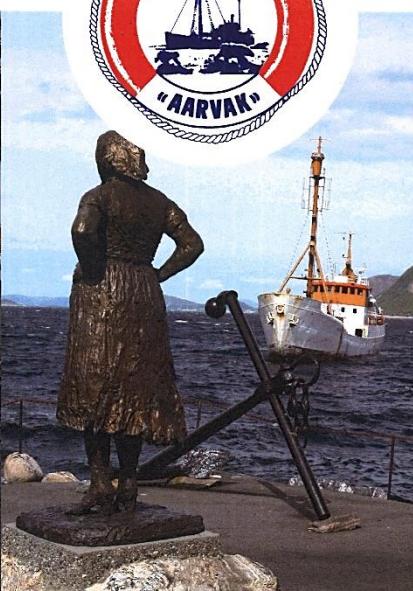
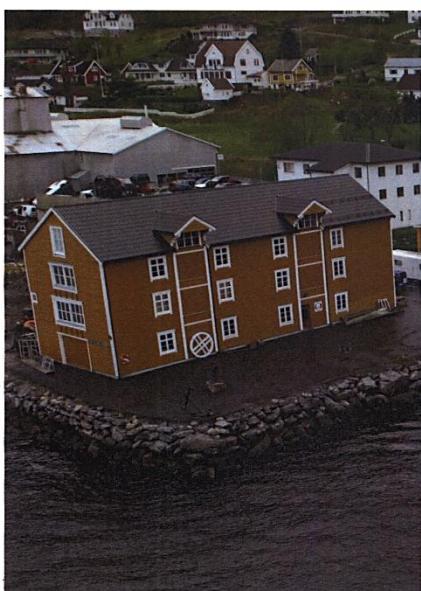
Boka kan du bestille på Ishavsmuseet sin nettbutikk.

Tøffaste møteplass i regionen vår til konferanser, møter, blåturar, julebord, selskap m.m.

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



Ekspedisjonen til Nordøst- Grønland 1939

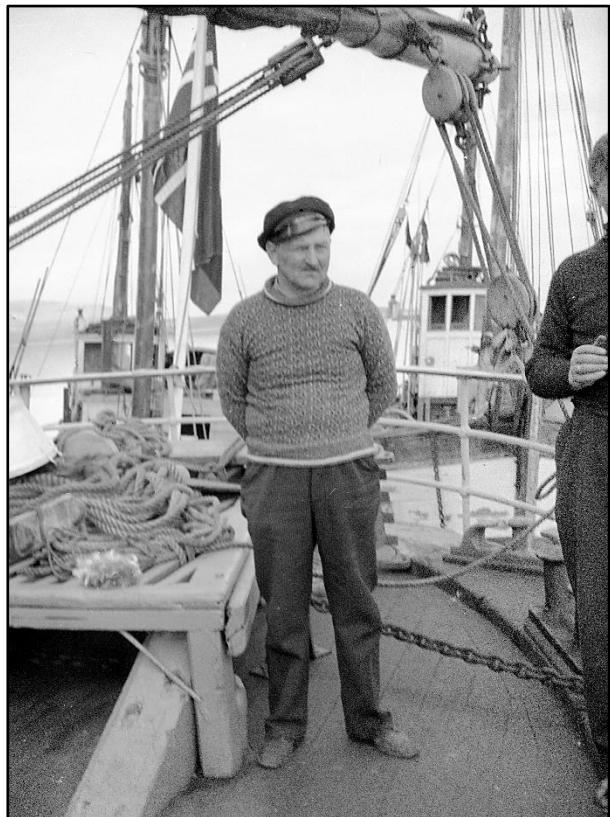


Av John Giæver

Denne ekspedisjonen skulle i år anløpe alle de norske stasjonene fra Kong Oscars Fjord på 72° n.br. i sør opp til Petersbukta på vel 75° n.br. Isforholdene på Østkysten var i sommer helt uvanlige, og jeg finner derfor å burde gi en mer utførlig rapport om ekspedisjonen.

Som ekspedisjonsfartøy ble leid M/K «Polarbjørn» av Brandal på Sunnmøre, skipper Kristoffer Marø. Skuta var utstyrt med radio, radiopeileapparat og ekkolodd. For Arktisk Næringsdrift A/S fulgte der med fra Ålesund følgende overvintre: Fangstmennene Johan Johansen og Hans Siewers. Og fra Tromsø: Telegrafist Andreas Skaanevik og fangstmennene Henry Rudi, Schjølberg Nilsen og Levin Winter med hustru.

Fra Ålesund tok vi også med cand. Mag. Søren Richters ekspedisjon på tre mann, og fra Tromsø fangstmannen Helland til komplettering av Sigurd Tolløfsens ekspedisjon. Dessuten medfulgte den svenske professoren Hans W:son Ahlmann med assistentene Backa Erikson, meteorolog, og den norske stud. med Kåre Rodahl som overvinterer på Revet 1939-40 dels for å fortsette professor Ahmanns bre-observasjoner på Claveringøya og dels for å drive fysiologiske observasjoner for egen regning. Vi hadde med følgende turister: Forfatteren Ludvig Munsterhjelm, den svenske grossist Frantz Wallstein, den polske student, Wasintynski og de finske heradshøvdingene L. Seppänen og L. Louekari. Ekspedisjonens journalist var forfat-teren Nils Johan Rud. Den norske cand. Mag. Brit Hofseth var med for å drive geologiske undersøkelser på Claveringøya. For første gang deltok altså kvinner i denne ekspedisjonen, foruten de to nevnte også fra Oddbjørg Giæver og fra Astrid Herdal. Ekspedisjonen ble ledet av sekretær John Giæver.



Skipper Kristoffer Marø på «Polarbjørn» under besøket i Ny-Ålesund 22. juli 1939. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Av hensyn til turistene var turen i år lagt om Tromsø og Svalbard. «Polarbjørn» gikk ut fra

Ålesund den 15. juli og anløp Tromsø den 18. Bjørnøya ble passert den 20. på formiddagen og tidlig om morgenen den 22. var vi i Ny-Ålesund. Over middag fortsatte vi nordover og stakk ut mot vest på nordsiden av Amsterdamøya.

Den 23. juli kl. ½ 8 fant vi is. Det var imidlertid bare en odde som vi var ute av ved middagstid. Kursen ble nå lagt mer på sør. Det var tett tåke og adskillig slingring i åpent hav. Dagen etter traff vi igjen på åpen is på om lag 77° n.br. og 250 kvartmil av Grønlandskysten. Vi gikk nå på vest og sørvest og isen ble etterhånden tettere. Om natta lå vi stille for tåke og fortsatte dagen etter på sørvest og senere på vest.

I strålende sol gikk vi nå i smale klarer mellom milevidde florer og en del små-baks. Isen tetnet ut på dagen og vi ble stoppet i flere knep. Med bauging og stanging slapp vi imidlertid fram. Klokken om lag 16 måtte vi gi opp. Isen var da



Passasjerar, forskarar og turistar på bruvingen til «Polarbjørn» under besøket i Ny-Ålesund 22. juli 1939. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

«potte tett» på 76°15' n.br. om lag 200 kvartmil av land. I og for seg var det liten mening i å prøve å komme inn på denne høye bredden, men vi kunne fra tønna se mye vann i vest, og vi håpet på at der var landråk langs kysten der inne. Det visste seg senere å være tilfellet. Imidlertid måtte vi ut igjen i åpent hav. Fra kl. 20 kunne vi gå kurs SSW i store klarer mellom svære, ubrutte ismarker. Utpå natta fikk vi isfritt vann og kom den 26. middag inn i en isbukt på 74° 40' om lag 100 kvartmil av Sabineøya. Der var det en smal kant av tettere is, men innenfor var isen meget sprett, slik at vi kunne gå kurs mot land for full fart uten å komme bort i is. Været var strålende, og en hel del klappmyssgris såes i sjøen og på isen. Sørrom oss var isen tettere, men fra kl. 18 kunne vi sette kurs for Kapp Herchel. Her gjør vi et kort opphold kl. 5 om morgenen den 27., og gikk straks videre mot Youngsund

for å sette i land professor Ahlmanns ekspedisjon i Leirevågen på nordsiden av Claveringøya. Meningen var at professoren skulle drive undersøkelser på vintergata-breen mens vi var sørfor i fjordene.

I Youngsund fikk vi den første forsmak på de vanskeligheter vi senere skulle få i alle fjordmunningene denne sommeren. Fastisen lå nemlig ubrott der fra Sannøya helt inn til Basaltøya. Innenfor denne kunne vi se åpent vann. Sundet var altså korket igjen av vinterisen. Denne var bra råtten, og den gikk opp et par dager senere, men vi forsøkte forgjeves å bryte oss inn den 27. juli.

Jeg må fortelle litt om grunnen til de vanskelige isforholdene i sommer. Vinteren 1938-39 var den hardeste vi har hatt på Nordøstgrønland i den tiden nordmennene har drevet fangst der. I september kom den første snøen, og senere skiftet det med regn, kulde, storm og snø igjen helt til jul. En av fangstmennene fortalte meg at det knapt var 14 dager sammenlagt godt å stille vær fra slutten av september til ut i februar.

Storm og svinvær hele tiden, sa han. Følgen var at der tidlig la seg is-lag over alt landet. For hver ny periode med snø, regn og etterfølgende kulde kom der stadig nye, tykke lag med is eller ishard snø. Først på etter-vinteren fikk man den vanlige tørre snøen. Det sier seg selv at denne isvinteren ble ganske katastrofal for viltet. Vi så i sommer bare tre harer på hele kysten, og for et par år siden vrimlet det av dem. Lemen er forsvunnet, og en hel del moskus sultet simpelthen i hjel. Særlig gikk det hardt utover kalvene fra 1938. Moskusen foretok ellers lange og uvanlige vandringer mens den såkte etter mat i vinterens løp. Slik er der nå kommet moskus på både Trailløya og Geographical Society-øya, hvor den hittil har manglet fullstendig. At fangstfolkene har hatt en forferdelig slitsom vinter sier seg selv. Imidlertid har de drevet hardt trass i været, og resultatene er jevnt over middels gode.

Som følge av all den isharde snøen fikk man ingen vårløsing i år. Snøen tinte meget langsomt trass i at våren og sommeren var varm. Slik lå der ennå i slutten av august store fonner helt ned i fjæra på mange steder, og aldri før har jeg sett landet så kvitt som i sommer all over. Snøen på havisen tinte også meget sent, og selve isen råtnet derfor langsomt. Fra juni og sommeren ut var der ingen storm som brøt isen opp. Innerst i fjordene gikk havisen opp omrent til vanlig tid. Således den 5. juli i Moskusoksefjorden. Men i munningene ble den liggende, delvis hele sommeren.

«Polarbjørn» sto inn Claveringsfjorden den 27. juli. Ved Finschøyene var vinterisen gått opp fem dager tidligere. Til Revet kom vi kl. 18 samme dag og tok til å losse i land professor Ahlmanns utstyr. Han ble nå nødt til å dra dette over det grunne revet og føre det ut til Leirvågen med motorbåt. Dette forårsaket en så stor forsinkelse at professoren måtte innskrenke ekspedisjonens program nokså vesentlig.

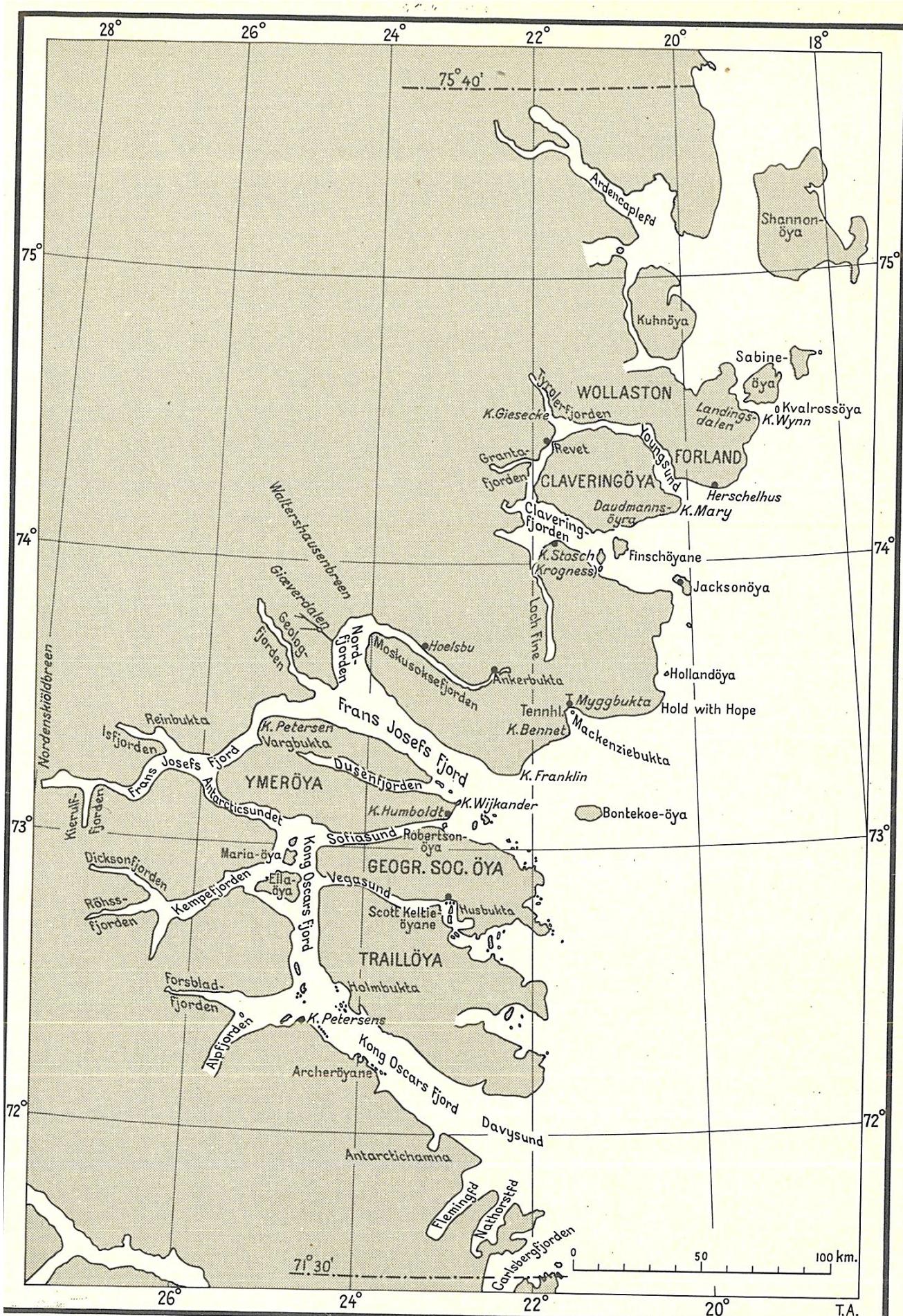
Neste dag over middag var vi ferdige med lossing av alt utstyr til denne stasjonen. Rudi og Nilsen gikk i land sammen med Ahlmanns folk og frk. Hofseth. Litt senere på dagen satte vi den polske studenten Wasintynski i land på sørssiden av Wordiebukta, hvorfra han skulle gå over land



Fangstmann Henry Rudi og ekspedisjonsleiar John Giæver. Foto frå John Giæver.

til Moskusoksefjorden. I munningen av Loch Fine passerte vi amerikaneren Mr. Bob Bartlet som lå der med sin lille yacht «Effie Morrisey». Ved hytta på Kapp Stosch la vi opp en del kull og proviant.

På veien sørover til Myggbukta viset det seg at der lå ubrutt vinteris langs landet hele veien fra vesle Finschøya øst til Jacksonøya og videre sørover i rett linje til Kapp Broer Ruys. På sørssiden av Hold With Hope møtte vi først tett is med store florer med fast is innenfor. Det viste seg senere at fastisen lå den 28. juli vest for en linje fra Dyraelv ned til Bontekoeøya og videre derfra til Kapp Mackenzie på Geographical Society-øya. Fra Uglehaugene kunne man se hele Fosterbukta som en eneste kvit flate med enkelte, isolerte søyler av vann her og der. Langs Hold with Hope gikk der en smal landråk inn til selve Myggbukta, hvor isen var råtnet ut til Tennholmen. Fra Kapp Bennet var der likeledes smal landråk i retning av Kapp Franklin.



Etter å ha gjort mange forgjeves forsøk på å trenge oss inn til Myggbukta, gikk vi den 30. juli sørover langs iskanten for om mulig å finne et inn-smett til Frans Josefs fjord. Men kanten var hel, høy og hard hele veien. På Fosterbukta har mye gammel baks frossset inne i vinterisen i fjor høst. Det har også sinket isen i å gå opp. Vi fortsatte sørover helt til Davysund. Fast-is til land hele veien fra Cambridgebukta forbi Vegasund og Mountnorris fjorden ned til Canningland. Utenfor kanten var der bare litt sprett drivis så langt vi kunne se mot øst. Ved Kapp Wardlaw snudde vi og gikk nordover. På sørturen ble der i løpet av et døgn skutt fem bjørner på og ved kanten, alle voksne.

Da vi ved 19-tiden den 31. juli kom tilbake oppunder Hold with Hope viste det seg at isen langs landet der var ved å gå opp. Det var strømmen som movet på en mile-bred flore slik at landråken åpnet seg.

Eilif Herdal og Oscar Bang kom den kvellen ut til oss fra Myggbukta langs land med motorbåt, og neste dag klarte vi å snike oss inn til Myggbukta med skuta. Her losset vi utstyr og satte i land Johansen og Siewers. Telegrafist Rogstad kom om bord og Skaanevik overtok Myggbukta Radio for et år. Samme kvellen kunne vi fortsette sørover mot Frans Josefs fjord i landråken forbi Kapp Bennet.

Til å begynne med var råken bred, men den smalnet av etter hvert og sluttet helt akkurat ved Franklinhuset, om lag 5 km fra selve kappet. Fra tønna kunne vi se åpent vann like sør og vest for kappet. Det var altså bare en halv mil temmelig råtten is som skilte oss fra åpne fjorden. Vi lå over natta og prøvde neste dag og bryte oss vei der isen var mest opptært. Men det viste seg snart å være håpløst. Det danske ekspedisjonskipet «Gustav Holm» og «Bartlet» kom ned i råken ut på dagen, men de gjor ikke noe forsøk på å brøyte gjennom isen.

Det var av den aller største betydning for oss å komme inn til Arktisk Næringsdrifts stasjoner på Kapp Humboldt og i Moskusoksefjorden med nye forsyninger og nye folk. Ennå viktigere mente jeg det var å få hentet Peder Sulebak i Kong Oscars fjord og Ole Klokset og kameraten hans som lå på Kapp Laplace på Geogr. Society-



Eilif Herdal med vinterfangst, her fra overvintring i 1934. Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

øya. Disse tre karene kunne ikke ha mat og brensel nok for ennå en vinter. På den annen side var jeg klar over at isen før eller senere måtte gå opp ved Kapp Franklin så pass at vi kunne slippe forbi skuta.

Jeg vet om to år før da vinterisen må ha ligget langt utover sommeren i disse strøkene. Den svenske polarforskeren A. G. Nathorst forteller således at han i 1899 fant Fosterbukta dekket av vinteris i midten av juli. I beretningen hans fins der et bilde tatt mot Kapp Bennet den 19. juli. Det viser flat rått-is uten baks. Men isen lå fast til nordom Bontekoøya og på sørsiden av Hold with Hope. Altså ikke fullt så ille som sommeren 1939. Nathorst gikk en tur ned til Scoresbysund den 22. juli, og da han igjen kom hit nord den 9. august var all is forsvunnet.

Skipper Kristoffer Marø var under kysten her i 1907, og da var alle fjordene korket av vinteris i slutten av juli helt fra Davysund opp til Shannonøya. Men i alle andre år nordmennene har vært under kysten her siden 1899 har i allfall Fosterbukta vært åpen i juli. Nord for Shannon kan man sikkert risikere og finne vinterisen liggende over bukta til Bass Rock i mange somre. Vi opplevde det f.eks. med Svalbardundersøkelsenes ekspedisjon i 1937. Shannon-stredet har ikke vært isfritt siden 1932, og Dovebukta gikk ikke opp sommeren 1934. I alle fall kan man vel si at slike forhold med

vinterisen som i år neppe oppleves mer enn en gang hver menneskealder.

Vi lå ved Kapp Franklin og ventet til den 3. august uten at isen forandret seg vesentlig. Nå hadde vi jo på programmet også å besøke Petersbukta. Sannsynligheten for at isen skulle være gått opp ved Shannon så tidlig var ikke stor, men vi hadde nå slikt å gjøre. Så gikk vi nordover. Skådda sinket oss halve dagen på Fosterbukta.

Langs kysten nordover var det nå så å si isfritt. Både Griper Roads og Pendulum-stredet lå imidlertid dekket av vinteris, og så viste det seg at vinterisen lå langs Pendulum-øyas søstsida forbi Bass Rock og derfra i rett linje til bukta vest for Kapp David Gray på Shannon. Sør ved Bass Rock var kanten opptil over en meter høy. Der hadde altså baks frosset inne på høsten. Nord ved Shannon var isen meget råtten, men vi klarte ikke å bryte den. Så langt vi kunne se inn på Hochstetterbukta lå isen ubrutt. Her og der glimtet det i åpne dammer. Vi kunne bare snu sørover igjen.

Ved Kapp Franklin var isen omrent som før. Den 5. august prøvde vi å forsere noen åpne søyler øst mot Bontekoe, men uten resultat. Så gikk vi ned på østsiden av øya. Her var isen flaknet adskillig av, slik at kanten lå en del mer vestlig. Vi håpet på landråk fra Kapp Mackenzie inn forbi Brochøyene, men så langt ned kom vi ikke. Isen stengte.

Den 6. august gikk vi så nordover til Kapp Franklin igjen i skådde og regn. Der lå vi til den 9. august og hadde riktig grisevær hele tiden. Gjorde gjentatte forgjeves forsøk på å bryte oss ned til kappet. Den nevnte dagen røk det opp til kuling fra øst og sydøst. Vi måtte søke opp under Hold with Hope for ikke å komme i klemme når storflakene på Fosterbukta tok til å skru mot fastisen. Mens vi lå tørnet der, kom folkene fra Kapp Humbolt og Hoelsbu ut fra Myggbukta. De hadde kjørt med motorbåt inn Moskusoksefjorden og gått over land hit for å få forbinnelse med skuta. Wasintynski kom også om bord.

Dagen etter var det igjen stille og fint vær. Vi bauget oss gjennom sterkt oppskrudd is ned til



*Fangstmann Levin Winther på hundesleden.
Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.*

Franklin. Isen slaknet etter hvert som vi gikk frem. Men ved kappet var alt som før. Løs-isen hadde simpelthen beskyttet fastisen under stormen. Jeg så nå ingen annen råd enn å sende folkene til Humbolt og Hoelsbu av sted med motorbåt og de aller nødvendigste forsyninger for vinteren.

Winther og frue gikk med, og det viste seg senere at de måtte dra båten over isen langs landet flere kilometer for å komme ned til det åpne vannet ved kappet. Vi avtalte videre at skuta skulle gjøre et siste forsøk i Davysund for om mulig å få Richters ekspedisjon i land etsteds dernede. Så skulle vi komme tilbake til Franklin og losse opp alle forsyninger til de to stasjonen våre der. Folkene fikk da senere på høsten prøve å hente mest mulig med motorbåtene, eller med sleder på første isen.

Den 12. august bauget vi oss ut av Fosterbukta og gikk ned mot Davysund for annen gang. Åpent vann helt til Mountnorrisfjorden. Derfra hadde vi igjen tung bauging fram mot Kapp Simpson, hvor det syntes å være en åpen renne inn i fjorden.

Vi ble nok skuffet der, men det viste seg at kanten lå mye mer vestlig hernede nå. Kulingen forleden hadde brukket fastisen opp langt innover. Vi gikk så videre i tung is tvers over sundet, og kom ut på dagen ned i åpent vann ved Kapp Brown. Her fulgte vi klaren vest til Kapp Biot. Men mot det kappet lå floren helt til land. Ergelig! Det var bare noen få hundremeter som

nå skillte oss fra åpne fjorden innenfor. Rett ved kappet var der endog et åpent løp med jevnt 5 favners dyp, men der lå naturligvis noen grunniser og stengte.

Fastisen i Davysund lå som et stort triangel med grunnen tvers over sundet fra Kapp Simpson i nord til Kapp Biot i sør og hele resten ut i åpent hav. Det var et ganske fantastisk skue. En skulle jo tro at den sterke strømmen her måtte kjøre storfloren forbi ialfall et av disse kappene og dermed sette den ut i åpen sjø, eller at uværet måtte ha brukket storfloren løs.

Vi la oss til å vente igjen. Storfloren var i bevegelse. Den seg langsomt inn på kappet foran oss. Det var på stigende sjø. Vi håpet at den måtte brekke et eller annet sted når fallende sjø satte strømmen ut i løpet av nær framtid.

Men det gikk annerledes. Ved 21-tiden den 13. august tok det til å gå dønning inn fra havet. Rett opp fjorden. Sjøen brøt i fjæra ved kappet, og vi kunne se hvordan det store isflaket bølget. Så tok det til å sprekke. Først gikk der store revner hist og her inne på ismarken, så ble det åpne råker og tilslutt brakk hele floren opp i små isflak. Det var over metertykk is som ble brukket i filler slik. Utpå morgenen kjørte strømmen en del av denne løs-isen inn i fjorden mens resten fordelte seg ut i sundet. Men akkurat før kappet lå der en fast sammenstuvet strimmel av flak fra land til land, og det var først etter tung bauging at vi ved 7-tiden kom oss inn i åpne fjorden. Her var det så å si isfritt.

Vi gikk nå inn til Mestersvik hvor Søren Richter skulle bygge den nye hovedstasjonen sin. Ekspedisjonen ble landsatt like vest for munningen nordom Archersøyene. Vi losset hele dagen og meste delen av natta. Om morgen den 14. gikk vi videre til Kapp Petersens og tok om bord Peder Sulebak og utstyret hans. Utpå ettermiddagen fortsatte vi nord Kong Oscarsfjord.

Landet her sør var delvis dekket med snø helt ned i fjæra. Ute ved Antarctichamn var der meir snø enn land å se.



Hytta på Kap Humboldt. Foto Walther Molt.

På Ellaøya la vi opp materialer og kull til en hytte som senere skal bygges inne i Dicksonfjorden. Det var tett tåke og regnbygger da vi ut på kvellen sto opp Sofiasund.

Til Kapp Humboldt kom vi kl. 2 natt til den 15. august. Karene som forlot oss med motorbåten for tre døgn siden var ennå ikke kommet tilbake hit. Vi fortsatte til Kapp Franklin, men der var de heller ikke. Imidlertid viste det seg at fastisen nå var gått opp for kappet, slik at vi i en smal landrāk kom helt fram til ventepllassen vår nord ved fangsthytta fem km fra kappet. For å prøve å finne folkene våre, gikk vi imidlertid videre opp Frans Josef fjorden til lakseplassen på Strindberghalvøya. Her lå der en skrivelse fra dem som viste at vi hadde omgått hverandre i den tette tåken på fjorden. Vi fortsatte igjen inn Moskusoksefjorden og tok opp Winther og frue med motorbåt på vei ut til Kapp Franklin. Til Hoelsbu kom vi kl. 18 og tok straks til med lossingen.

Tidlig om morgen den 16. fortsatte vi inn til bunnen av fjorden og la ut kull i de to fangsthyttene der. Vi var helt lens for kjøtt om bord, og i fjordbunnen var vi så heldige å få skutt noen få dyr. Deriblant var det en flokk på to kuer med hver sin årskalv. Kalvene tok vi levende etter bestilling fra en nasjonalpark i Finland. Her inne i fjorden lå den danske politimesteren De Lemos med sin flotte lille motoryacht. Han hadde maskinskade, men det



Fangstmann Ole Klokseth, her fra overvintring i 1935. Foto fra Walther Molt

lyktes en av folkene våre å reparere motoren for ham.

Natta til den 17. losset vi opp en del kull og revenetting på Strindberg og kom igjen øst til Kapp Humboldt utpå ettermiddagen. Her losset vi utstyr og proviant og tok om bord Arne Jacobsen for Arktisk Næringsdrift og Ole Klokseth som har ligget innom Brochøyene for egen regning siden 1938.

Hans svenske kamerat Friberg hadde bestilt hjemmreise med den danske «Gustav Holm», for å komme til Island. Tidlig om morgen den dagen etter gikk vi nordover. Isen på den sydlige delen av Fosterbukta lå fremdeles ubrukkelig. Vi gikk opp i den smale landråken ved Kapp Franklin, men det tok oss hele dagen å bauge nord til Myggbukta. Hele den nordlige delen av Fosterbukta var nå pakket av tung og dyp polarbaks blandet med flak av vinteris. Fra Hold with Hope nordover var det igjen isfritt. Vi stoppet ved Kapp James og la opp noen kullsekker i en hytte.

Til Zackenberg i Youngsund kom vi utpå ettermiddagen den 19. og tok om bord Gerhard Antonsen og Bjarne Jakobsen med 11 tønner laks. Gikk så til Revet og begynte å losse opp en del kull. Professor Ahlmanns ekspedisjon og fr. Hofseth ble tatt om bord neste morgen. Så fortsatte vi ut Tyrolefjorden og nordover, etter først å ha tatt om bord Hermann Andresen og Bjarne Dalsbø på Kapp Herschel. Professor Ahlmann hadde på grunn av forsinkelsen i juli

valgt å drive sine undersøkelser på den mindre Frøyabreen i stedet for på Vintergata. Han var meget vel fornøyd med sommerens arbeid.

Den 21. august sto vi nordover lang Wollaston Forland i ganske tett tåke. Omtrent øst av Dronning Augustas dal møtte vi tung baks som lå østover så langt vi kunne se. Inn mot Kvalrossøya og opp langs Pendulum var der litt slakke, men inn Hochstetterbukta måtte vi arbeide i tett is. Kommet gjennom baksen møtte vi store florer av ubrukkelig vinteris. Vi måtte således følge en renne helt ned mot Kuhnøya for overhodet å komme inn. Det så ut til at vinterisen lå fast sørover fra Kapp Maurer. Videre innover Ardencaplefjorden og Petersbukta lå der store løs-florer, men vi kom oss frem til Jonsbu hen mot midnatt.



Fangsthytta Jonsbu under bygging. Foto John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

Her tok vi straks til med lossingen av nye forsyninger til Tolløfsens ekspedisjon. Sigurd Tolløfsen kom selv om bord for å reise hjem. Han hadde ligget ute mange døgn under stormene i vinter og led av isjias. Dessverre ble der noe kluss med kontrakten til den nye mannen hans, Helland, slik at han ikke gikk i land. Tolløfsen, Jakobsen, Dalsbø og Helland reiste hjem fra denne ekspedisjonen og den unge Øivind Tolløfsen ble således liggende alene igjen på Jonsbu. Vi gikk derfra kl. 4 morgen den 22. august.

Etter å ha fylt vann ved et flak, fortsatte vi bauging ut mot øst i tett tåke og meget vanskelig

is. Først prøvde vi å komme ut nord ved Shannon, men måtte senere gå på sydøst nesten ned til Bass Rock før vi slapp ut i lettere is.

I kanten her var vi så uheldig å få en propellvingen bøyd mot en isfot. Skuta rystet noe ganske forferdelig og farten ble så liten at vi ikke kunne tenke på å gå over havet uten å reparere skruen på et eller annet vis.

Skipper Marø klarte det på en helt genial måte: En wire ble gjort fast inne på et passende isflak, og etter den winsjet man skuta mot isfoten med akter-ennen, slik at den bøyde vingen ble slått noenlunde tilbake i stilling. Hele natta holdt vi på med dette, og ut på morgen den 23. var vingen såpass rettet at vi kunne forsøre å legge ut på havet. Helt bra var den nå ikke. Propellen kastet kraftig og det røynet mye på både akslingen og hylsa. Fremdeles ristet fartøyet mer enn behagelig var.

Heldigvis var isen helt åpen videre østover. På full fart gjor vi nå bare om lag 5 knop. Hylsa gikk varm, og vi måtte kjøle den med vann hele tiden. Likevel ble den snart så heit at det røk av svidd olje.

Ute i de ytterste strimlene måtte vi slå stopp og vente til at hylsa kjølnet.

Etter fire timer viste det seg at metallet hadde slitt seg til slik at friksjonen av akslingen var blitt adskillig mindre. Der ble slakket av på stoppelageret for å fordele kastet på akslingen. Ved stadig overrisling av hylsa klarte vi nå å holde den ganske kall, men for hver dag i sjøen riklet den seg mer løs. Hadde hylsa slått seg løs eller sprengtes, ville jo skuta sunket på kort tid. Men vi var heldige. Hylsa holdt. Og det var først da vi lå ved kai i Ålesund at skuta begynte å ta inn så mye vann at den måtte lenses hver halvtime. Vi hadde imidlertid etablert regelmessig radioforbindelse både med Jan Mayen og oppsynsskipet «Fridtjof Nansen» som lå nede ved Island.

Hjemturen ville under normale omstendigheter tatt vel 5 døgn. Nå brukte vi vel åtte. Været over sjøen var gunstig stort sett, bortsett fra litt ostlig vinn med baugsjø i begynnelsen. De siste dagene hadde vi så å si smult hav. Til Ålesund kom vi den 31. august kl. 1 ½.

AASEN



BIL-DEMONTERING AS

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

700 37 900

www.aasenbil.com

Litt om mannskapet på «Is-Ola».

Et lite tillegg til artikkel om Åsmund Nordgård fra Isflaket nr. 4-2021

Av Bjarne Harald Brobak

Seljelvlandet og østsiden av Balsfjord har gjennom tidene fostret mange ishavssfarere, her noen av dem som Åsmund hadde med seg på «Is-Ola».

Bjørkan, Seljelvnes, Balsfjord.

Gården ble navngitt av Aslaug og Sigurd Bjørkan som kom dit og slo seg ned der i 1924. De ga gården navnet Bjørkan. Gårdens navn må antas å være oppkalt etter en gård på Vanvikan, Leksvik, Trøndelag der den gamle trønderslekta kom fra.

Gården ble drevet med selfangst og fiske som viktige binæringer, i tillegg til hjemmefiske. De fikk mange barn og Karl overtok gården og drev den. Havet og selfangst ble en viktig næringsvei også for han. Karl sin kone Annie var fra Hundbergan i Ramfjord, hun var av Gundersenslekta. Den slekt var de siste som drev med not bruk etter sild i Balsfjord med «Valkyrien» på 1950 tallet.

Det har gjennom tidene blitt mange spesielle sjøferder til kirken for spleising i hymens lenker, Brudeferden i Hardanger er vel det mest kjente maleriet. I Balsfjord har det også vært en spesiell ferd til kirken. Skuta som Karl hadde så mange turer med i Vesterisen skulle også få føre han med brud til kirken.

Da Karl og Annie skulle gifte seg, ble den gamle ishavsslekta og brudeparet med følge, i alt et 50-talls gjester ført på kjøl til kirken med ei gråhvitt ishavsskute med rigg og hvit tynne, nemlig «Fakstind».

Balsfjord, med sine maleriske fjell som speiler seg i en blikkstille fjord på sensommeren 1950, da skuta gled i sakte fart over fjorden fra Seljelvnes til kirkehavna på Tennes, med alle gjestene fra østsida ombord, kunne også blitt et like fint maleri. På retur fra kirka ble det servert forfriskninger, og bryllupsfesten ble holdt på Musnes i gammel Balsfjord-tradisjon.



Ishavsskuta "Fakstind" også brukt til bryllupsbåt. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

I kjølvannet av denne seilas kom det 3 etterkommere, Guttorm, Birger og Ann Karin, som alle fikk sitt yrkesliv på havet. Guttorm har overtatt hjemgården. Begge brødrene skulle få mange turer til Vesterisen og Østisen.

Birger var ung på havet da han i skoleferien på 1960 tallet fikk være med sin far som var hyrt ombord på gamle «Haugland 1» som gikk i lokalrutefart i Nord-Troms og Vest-Finnmark. Birgers bestefar, Sigurd, var maskinist ombord, da var de tre generasjoner Bjørkan ombord, og Birger fikk god opplæring av far og bestefar. Skipper var selveste Julius Severinsen.

Gutten fikk nok høre mange gode fortellinger fra fangst og fiske, noe han selv skulle få oppleve. Birger fikk starten på sin karriere som messegutt på «Is-Ola» på forsommerten 1970, med Åsmund Nordgård som skipper. Han gikk ombord ved Norolje i Tromsø. Skipperkona Torbjørg med barna var på kaia for å si god tur, men Birger sa: «Det har mor sagt da jeg dro



Ishavsskuta "Is-Ola". Foto Ragnar Thorseth.

hjemmefra, så det slipper du å si». Birger ble ombord sammen med Åsmund på «Is-Ola» og hans faste mannskap i 7 år. Etter at Birger var ferdig i militærret i 1976 fikk han plass på Tromsø maritime skole, første klasse kystskipperkurs. Han var tom for penger. Åsmund løste problemet og kausjonerte for et lån. I 1977 var Birger bestmann på loddefiske. Han var førsteskytter på vesteristuren. Han begynte som messegutt og avanserte til førsteskytter. Familien Bjørkan har mer enn 100 ishavsturer. Birger bor nå på Melhus sør for Trondheim.

Fra gården Moen kom det mange ishavsfarere. Olaf hadde begynt sin karriere i Østisen med de små treskutene. Han som så mange andre i indre Balsfjord fikk hyre på Sunnmørsskutene til Vesterisen og senere Newfoundland hos Martin Karlsen A/S på Brandal. Olaf avsluttet sin lange karriere på ishavet med noen turer til Østisen der han begynte som fangstmann. De 3 sønnene hans fikk mange turer på ishavet, både Oddleif, Asle og Magne.



Skipper Åsmund ombord i "Is-Ola" sommaren 1970 på isbjørnsafari. Foto fra Birger Bjørkan

Kåre Kvitberg var maskinist. Han var fra gården Kvitberg på Seljelvnes i Balsfjord. Fra denne gården kom det mange ishavsfarere i generasjoner tilbake. Faren Karl var en gammel ishavsgast fra den tiden det ble drevet sommerfangst på Spitsbergen. Alle Karls 4 sønner ble ishavsfarere, Magnus, Johan, Odin og Kåre. De reiste spesielt på New-Foundlandsfeltet etter krigen og utover 50-tallet. «Fram»-mannen Peder Leonard Henriksen hadde også sine aner fra denne gården. Åsmund og Kåre var kjente fra da de reiste sammen på «Norvarg» der Kåre var 2.-kjører i mange år sammen med Tor Jakobsen. Magnus var også med på forliset med MS «Herøyfjord» i 1949.

Otto Eliassen, opprinnelig fra Sørreisa. Han kom i helt unge år til Tromsø og fikk hyrt seg med de gamle treskutene som gikk til Versterisen og Østisen. Han bosatte seg i Tromsdalen. Han fikk mange turer med de mest kjente og erfarte skippere og skyttere på de tider. Han fikk også mange sommerturer til Spitsbergen på fangst, safari og ekspedisjoner. Åsmund visste om Otto og hans erfaringer og hyrte han som skytter og los i det vanskelige og ureine farvannet på østsiden av Spitsbergen. Åsmund hadde jo selv blitt hyrt som kjentmann og fangstleder på «Asbjørn» av Gratangen da den gikk sin første tur til Newfoundland. Otto



"Norvarg" på Newfoundland 1981. Foto fra Karl Ragnar Engstad

ble med Åsmund på «Is-Ola» i alle år. Han var livets glade gutt og var glad i en fest. Han stiftet ikke familie, men fortsatte å bo i Tromsdalen. Ottos bror Åge, som hadde navigasjons-papirer, hadde også noen turer med «Is-Ola».

Sverre Jensen var fra Skittenelv, nord i Tromsøysundet og var kokk på ishavs-skutene i mange år. Han fikk tilnavnet «Jernsliteren» for sin styrke.

Han ble fast kokk på «Is-Ola». Hans sønn Svein var i mange år med som maskinassistent. Sverre kunne lage mange gode matretter, særlig av selkjøtt og spesielt gode kobbebiffer. Han hadde også sin spesialitet på feite, godt krydrete påleggssruller mens de var på Spitsbergen om somrene. Han fortalte en gang da mannskapet innenfra fjordene kom ombord for rusting for ishavstur at det første de spurte etter var «Har du ketsjup?»

Mannskapet på «Norvarg» Newfoundland 1981.

Skipper Guttorm Jakobsen, Styrmann og skytter Åsmund Nordgård og Harald Pedersen, Chief Tor Jakobsen, Førstemaskinist Agnar Pedersen, Guttorm Thomassen, Stuert Steinar Jakobsen, Messegutt Roald Kvernmo, Fangstmenn Astrøm Sørensen, Arnfinn Nikolaisen, John Erling Solstad, Karl Ragnar Engstad, Bjørne Kvernmo, Bjørn Jones, Tormod Jensen, Åge Moen og Kåre Ernstsen.

P O L A R B O K A

ISHAVSFOLK SI ERFARING

Boka om is, isens menn, storm og forlis. I denne boka er det kunnskap om farane i isen som blir formidla, og det er fangstfolka sjølve som fortel. Framstillinga er basert på eit omfattande og grundig arbeid med å dokumentere historia til dei som hadde ishavet som arbeidsplass frå om lag 1900 og heilt fram til i dag.

Spør etter boka i din lokale bokhandel,
eller bestill den frå Ishavsmuseet
på Brandal.

Kr. 398,-

Johannes Bjarne Alme

Ishavsfolk
si erfaring

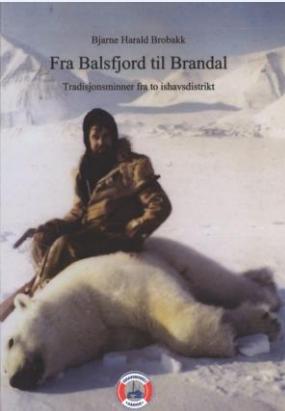
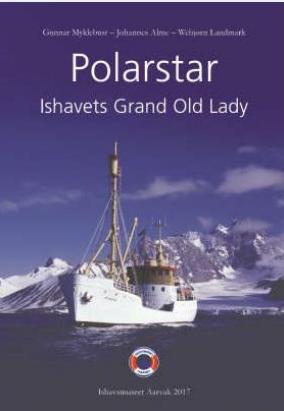
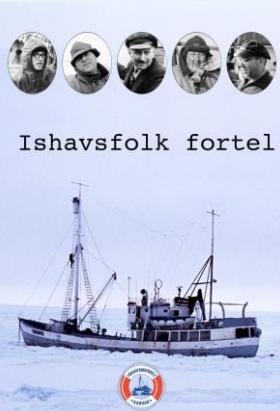
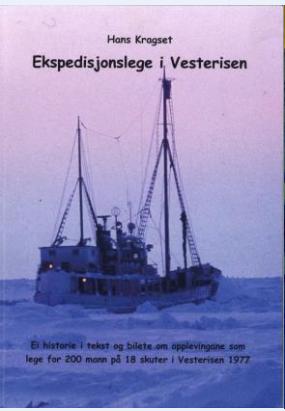
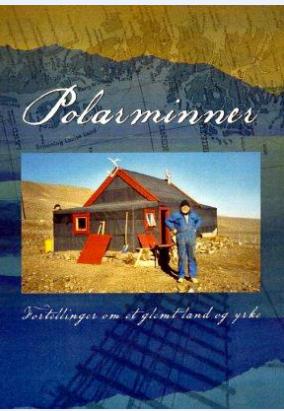
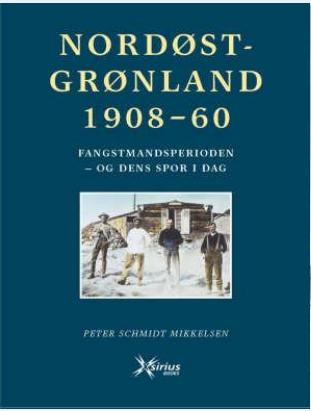
Boka om is, isens menn, storm og forlis

ISHAVSMUSEET

Nettbokhandel: www.ishavsmuseet.no • Tlf. 700 92 004

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
sølvi.rekkedal@sbm.no

