

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 4– 2021 23. årgang kr. 80,-



Leiar:

Nok eit år går mot slutten, og då er det ofte naturleg å tenke tilbake på året som har gått. Vi trudde vel dei fleste av oss at vi skulle tidleg tilbake til normalen, etter eit år med pandemi. Men ikkje før til hausten vart landet opna igjen. Nok ein turistsesong gjekk over utan det store besøket frå organisert gruppeturisme. Slikt merkast.

Eg var sjølv innom mange museum i sommar, og det var god plass på alle saman. På eit av Noregs største museum er eg van med å mykje godt gå i kø ved kvart besøk, gjerne med både fire, fem og sju bussar på utsida. I år såg eg ingen buss og eg talde rundt 30 personar inne på dei fire timane eg var der. Slikt er tungt også for dei største.

Men det er også positive sider i slike pandemiar, ja, eg veit det høyrest rart ut å seie det slik, men nordmenn har igjen lært å gå på museum, og det er positivt. For enkeltbesøkande norske turistar har det vore bra besøk hjå Ishavsmuseet i år. Eg har til og med høyrte born spørje far om kva neste museum er, det var så kjekt å sjå alle dei rare tinga. I skrivande stund har landet vore ope ei tid, men i dag var det ny smitterekord med over 2000 smitta i Noreg. Kan vi snart sjå enden i galskapen? Det vil vere mange spanande reisemål som vil slite tungt med nok ein sesong utan organiserte gruppereiser.

Gode leesar, du har no motteke Isflaket nr. 4-2021. Med det er årgang nr. 23 kome til endes. Takk for at du les bladet vårt og er støttemedlem i Ishavsmuseets Veneforeining. Og vi set stor pris på at det stadig vert fleire medlemar landet rundt. Har du ein kjenning du trur har interesse av Isflaket er det berre å sette han i kontakt med oss.

I denne utgåva av Isflaket har Magnus Sefland skrive om ei kjend ishavsslekt på Brandal, Runne-slekta, som hadde mykje ishavfolk.

Ein annan trufast skribent i Isflaket er Bjarne Harald Brobakk, Balsfjording med bustadadresse i Trondheim. Til denne utgåva har han gjeve oss ein fyldig artikkel om

ishavskjempa Åsmund Nordgård som gjekk bort tidlegare i år. Etter nokre månadar på skuleskipet «Gann» mønstra han på «Norsel» for tur til Antarktis. Seinare oppheldt han seg i islagde farvatn storparten av ei 50 år lang karriere på sjøen, frå dekksgut til reiar.

Wenche Hovlid Sortvik frå Stadt har gode minner om «skinnhua til far» som ho deler med oss i denne utgåva, og Reidar Urke deler mange gode minner frå ishavsturar frå 1940- 50 og 60-talet. Spesielt hugsar han godt brannen og forliset til «Polarbjørn» i 1949, og korleis dei kjempa med mykje tung skrus i 1961 ved Newfoundland, der dei vart liggande faste i snart to månadar. Reidar var med å berga ein gjenstand frå «Veslekari» som forliste dette året. Korleis dette gjekk til kan du lese meir om på side 29.

I spalta «Frå arkivet» har vi med ein artikkel skriven av havforskar Birger Rasmussen frå den første selfangstturen til Newfoundland i 1938. Rasmussen var då med «Polaris». Artikkelen er illustrert med hans eigne foto. Heile hans rike foto og film-samling er i dag i samlingane til Ishavsmuseet.

Linn Bruholt skriv om Svalbards rike miljøminner, og eit prosjekt rundt dette der ho vil ha hjelp frå lesarane av Isflaket.

Ruben J. Brandal deler også nokre minner frå «Polarbjørn» og «Signalhorn».

Og, sidan det går mot jul, har vi med ein artikkel frå John Giæver om julefeiring i fangsthytta på Nordaust-Grønland.

God lesnad!

Med ønske om ei god jul og eit godt nytt år.

Brandal 10. november 2021

Webjørn Landmark
Redaktør

Skageflå

Ein av dei meir kjende skipperane hadde vore meir enn uheldig og gjort dundrande bomtur på sildefiske.



Det kan sjølvsagt hende den beste på eit lunefullt hav. Reiaren var ein ung pappagut som nett hadde overteke reiarlaget og lite forstod seg på sjøen og dei problem som kunne oppstå. Han visste nok ikkje kor stort havet var, og kor mykje som kunne støyte til, han trudde vel det var mest som å gå i butikken og hente det han ville ha. Sur og gretten kom han ned på kaia og ropte opp til skipperen på brua: «Kvar er det du har fiska, min gode Brandal, er det inne på Skageflå?» Ironien var beisk. Skageflå var ein nedlagd øydegard høgt oppe i fjellsida djupt inne i Geirangerfjorden.

Skipperen beit fornærminga i seg, og lest som han ikkje høyrd.

Neste tur var han svinheldige og gjorde rekordfangst. Reiaren var sjølvsagd blid som sola der han kom springande ned på kaia. «Nei, det var då svært, Brandal!» ropa han opp til skipperen, «kvar i all verda har du funne all den fisken?».

«Å, du veit det va' vel der inne på Skageflå!» kveste han i så den andre tapte både munn og mæle.

Stor fjøre

Skipper Hau-Johan var skipper på Aarvak på sildefiske. Ein dag kunne ein høyre Johan jamre seg i radioen over at nota deira på Aarvak var for grunn, han nådde ikkje ned på silda, når ho sto djupt.

«Einaste vona mi no,» sukka han, «e' ei overhendige stor fjøre!»

Innhold

Runne-familien frå Brandal	side 4
Frå dekksgutt til redar	side 10
Skinnhua til far	side 27
Reidar Urke blar i minneboka	side 29
Svalbards rike miljøminner	side 39
Med hakapik på selfangst	side 41
"Polarbjørn" og "Signalhorn"	side 54
Jul i fangsthytta	side 55
Presten til rors	side 58

ISFLAKET

Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør
webjorn@ishavsmuseet.no

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

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Norvarg» på Newfoundland 1981. Foto Karl Ragnar Engstad

ISSN 1891-9480

Runne-familien frå Brandal: Nokre hendingar i krig og fred.

Av Magnus Sefland

Uformelle nemningar i Brandal:

I ishavsbygda Brandal har mange av innbyggjarane nettopp Brandal som slektsnamn. I tillegg har der gjennom åra vore gjenbruk av førenamn: Sigvald, Severin, Johan, Bernt osv. For å skilje personar med like namn frå kvarandre, har det vore vanleg å referere til gardsbruket som vedkomande ætta frå: Haugen, Saudebøen, Runnane osv.

Det følgjande gjeld nokre personar frå Runne-slektta. Runne-Johan = Johan P. Brandal. Runne-Bernt = Bernt Arnvid Brandal.

Slekta: I Runne-slektta var det mange ishavfolk. Johan P. Brandal (1888-1943), var ishavsskipper, på blant andre *Minna* (b. 1894), *Jopeter* (b. 1911), *Polaris* (b. 1914) og *Veslekari* (b. 1918). Eldste son Peder (Pea) (1915-1971) var skipper på nemnde *Veslekari* på 1950-talet. Bernt Arnvid (1919-2013) vart skipper på fleire skuter. Dei to yngste brørne, Arnljot (1926-2008) og Angell (1928-2007), vart også ishavsskipperar.

Mora deira, Karen, var syster til ishavsskipper Kristoffer Marø. Kristoffer og kona Kristine fekk blant andre fire søner som alle vart ishavsskipperar.

I 1939 var to av sønene til Karen og Johan P. Brandal på fangst ved Newfoundland: Eldstemann Peder Brandal som fangstmann på *Polarbjørn* (1919) og Bernt Arnvid Brandal som fangstmann på *Polaris* (1914). På overseglinga til fangstfeltet møtte dei norske skutene orkan i Atlanterhavet. Peder kom til å spele ei avgjerande rolle då mannskapet frå MS *Saltdalingen* av Gratangen vart berga under svært dramatiske omstende.

Ein av sønene til Karen og Johan Brandal staka ut ein annan kurs enn dei fire brørne, som alle



Johan Peder Elias Peterson Brandal (17.8.1888-13.2.1943) frå Runne i Brandal og Karen Jakobine Andrea Berntsdotter Marø (23.11.1893-7.5.1976)

vart ishavsskipperar. Jens Karsten Brandal (1921-1941) starta i bakarlære.

Panserskipa og Konrad Sundlo:

På vårparten 1940, nærmare bestemt i april, var Bernt Arnvid Brandal i militærteneste på eitt av dei to panserskipa *Eidsvold* eller *Norge*. (Med etterhald om sviktande minne meinar eg at Bernt Arnvid var på *Norge*). For si tid var begge panserskipa nærmast som museumsfartøy å rekne. Dei var begge bygde rundt 1900 - og i 1940 heilt umoderne.

Tidleg i april 1940 låg begge panserskipa på hamna i Narvik. Akkurat der og då kom oberst Konrad Sundlo til å spele ei avgjerande rolle. Derfor nokre opplysningar om Sundlo, henta frå Wikipedia:

Konrad Sundlo (1881-1965) var offiser med grad av oberst og frå 1933 sjef for Hålogaland

Infanteriregiment nr 15, med hovudkvarter i Narvik. (---) På same tid var Sundlo framståande medlem i Nasjonal Samling. Då Vidkun Quisling besøkte Adolf Hitler i Berlin hausten 1939, skal han ha vist fram eit brev frå partifellen Sundlo og forsikra at ein tysk operasjon i Narvik ville bli løyst med fredelege midlar. (Sundlo nekta seinare for at han hadde skrive eit slikt brev). (---) I rettsoppgjeret etter krigen vart Sundlo frådømd stillinga som oberst og vart dømd til livsvarig straffearbeid. Han vart benåda og sett fri i 1952.

Narvik 9. april 1940:

Ved angrepet på Norge kom ein tysk flåtestyrke inn på Narvik hamn, og det utvikla seg til ei slag. Dei to panserskipa vart sende til botnar, utan at særleg mange frå skipa fekk høve til å berge seg. Til saman omkom nærare 300 mann frå dei to panserskipa.

Oberst Sundlo viste motvilje mot å ta opp kamp mot den overlegne tyske angrepssyrken i Narvik. Han overgav byen utan kamp fordi han fann det nyttelaust å yte motstand. Av sine overordna vart han umiddelbart fråtatt kommando og stempla som svikar.



Bernt Arnvid Brandal (1919-2013) Foto Jønsson.

På ein eller annan måte må oberst Sundlo i forkant ha hatt kommandoansvar også over dei tenestegjerande – eller i alle fall ein del av dei –

på panserskipa. Bernt Arnvid har sjølv fortalt at han og ein del andre vart sende på permisjon like før 9. april 1940. Slik berga han livet. Han spissformulerte det sjølv seinare ved å seie at han kunne takke landssvikaren oberst Konrad Sundlo for at han overlevde krigen.

Vestisen april 1940:

Då Norge vart angripe av tyske styrkar i april 1940, var Johan P. Brandal på selfangst i Vestisen som skipper på *Veslekari*. Blant selfangarane var misnøyet over den tyske framferda stor. På fangstfeltet var også den tyske ishavsskuta *Sachsen*, med delvis nordnorsk mannskap. Skipperane på dei norske skutene var redde for at *Sachsen* skulle informere tyske stridskrefter om posisjonane til dei norske skutene og slik setje dei i ekstra fare.

Dei norske skutene i Vestisen møttest til rådslaging. Skipperane møttest om bord i *Veslekari*. (Litt usikkert om datoен for møtet var 10. eller 11. april). Det var stemning for at *Veslekari*, som den største og sterkeste av skutene, skulle søkke *Sachsen* ved påkøyring i størst mogleg fart og med full kraft. På det tidspunkt visste skipper Johan P. Brandal at sonen Bernt Arnvid var i militærteneste på eitt av panserskipa som var senka på Narvik hamn. Men det er meir usikkert om han visste at Bernt Arnvid var ute på permisjon akkurat 9. april.

Før det kom til aksjon, greidde *Sachsen* å stikke seg unna, mest truleg til Murmansk. På den tid var Tyskland og Sovjetunionen allierte gjennom Molotov-Ribbentrop-avtalen. *Sachsen* kunne truleg vente seg vern på sovjetisk område.

Aust-Grønland 1940:

Sidan 1929 hadde Norges Svalbard- og Ishavundersøkelser og samarbeidspartnaren Arktisk Næringsdrift AS sendt årlege forsynings- og avløysingsekspedisjonar til dei norske fangst- og radiostasjonane på Aust-Grønland.

Trass i at det var krig og Norge var okkupert, vart det i 1940 sende to ishavsfartøy med forsyningar og avløysarar til Aust-Grønland: *Veslekari*, med skipper Johan P. Brandal og ekspedisjonsleiar John Giæver, til Myggbukta



Ringsel.

og dei andre stasjonane på Nordaust-Grønland – og MS *Ringsel* av Tromsø, med skipper og reiar Karl Nicolaisen og ekspedisjonsleiar Rolf von Krogh, til Torgilsbu langt sør på Aust-Grønland.

Begge skutene skulle gå om Longyearbyen og laste inn kol før dei sette kurs mot Grønland. *Veslekari* gjekk frå Ålesund til Tromsø, der *Ringsel* låg og gjorde klart. Skipper Brandal hadde med to av sønene sine i mannskapet på *Veslekari*: Jens Karsten – bakarlærlingen – som messegut – og Bernt Arnvid, mest truleg som dekksmann. Dei to yngste sønene, Arnljot og Angell, var ikkje gamle nok til å bli med på turen.

***Veslekari* i Tromsø:**

I Tromsø låg *Ringsel* og gjorde klart for ekspedisjonstur til Torgilsbu. *Veslekari* gjorde stopp. Fleire formalitetar måtte ordnast og forsyningar skulle lastast om bord. Fleire i mannskapet rakk ein tur på byen. Der skal Bernt Arnvid ha kome i klammeri med nokre tyskarar. Lett forståleg: Det var tyskarar som under litt

andre omstende kunne ha tatt livet hans i Narvik nokre månader tidlegare.

Med nye makthavarar i landet vart Bernt Arnvid pågripen for offentleg uorden – inntil gemytta hadde roa seg. Dette gjorde at *Veslekari* måtte gå – i første omgang mot Svalbard – utan at Bernt Arnvid var med. Til gjengjeld måtte *Veslekari* ta med den tysklojale pressemannen Axel Coll som observatør for å få lov til å forlate landet.

Ludolf Schjelderup bidrog til å løyse saka. Han nytta sin autoritet som ishavsskipper til å få Bernt Arnvid sett fri igjen.

***Veslekari* på Nordaust-Grønland:**

Veslekari besøkte Longyearbyen og tok med kol – både som drivstoff og som forsyning til dei norske stasjonane på Nordaust-Grønland. Oversegingane gjekk utan særleg dramatikk. Medan skuta var på den planlagde rundturen til stasjonane på Nordaust-Grønland, kom KNM *Fridtjof Nansen* frå den norske marinens si avdeling på Island og sette på land ei gruppe britiske marinesoldatar i Myggbukta.

Under vefs i fjordane på Nordaust-Grønland vart *Veslekari* stoppa av KNM *Fridtjof Nansen* og tatt i arrest. Skuta fekk prisemannskap om bord og vart tatt med til Island. Derifrå vart skuta beordra vidare til Skottland. Mannskapet, eller i alle fall befalet, vart sende vidare til fengsling og avhøyr i London. Der sat dei medan byen vart bomba på det heftigaste frå tyske fly.

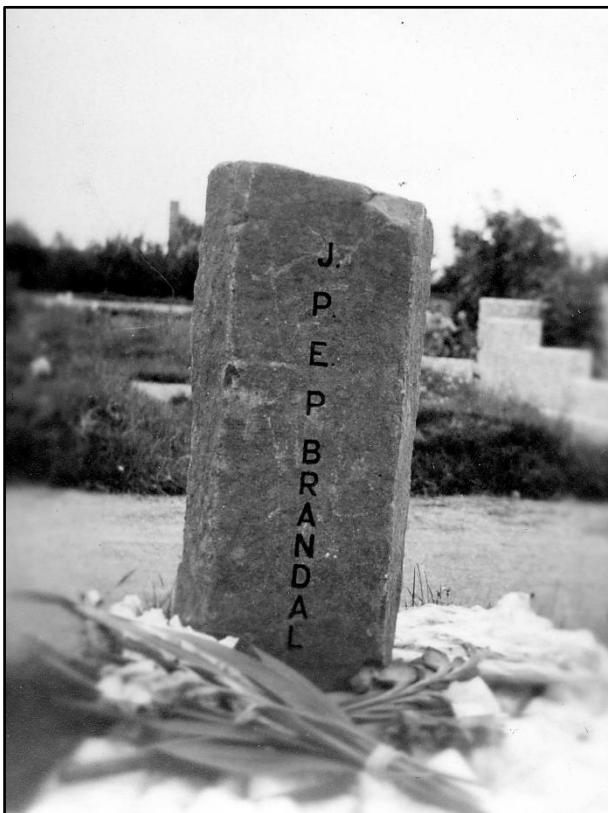
Etter kvart vart *Veslekari*-folka sette fri og skuta send tilbake frå Skottland til Island. Derifrå gjorde skuta i 1941 to strabasiøse turar til Jan Mayen med utstyr og forsyningar. Elles var skuta stasjonert i Reykjavik som servicefartøy for alliert militær skipstrafikk, ikkje minst for konvoiane til Murmansk. Frå 1943 tok britane over skuta og tenkte henne brukt til operasjonar i Antarktis. Men dei kom til at skuta etter år med lite vedlikehald var i for dårlig stand til slik teneste. Derfor vart ho så langt ein veit liggande i opplag i Skottland resten av krigstida.

Tre lagnader:

Johan P. Brandal: I 1943 vart Johan P. Brandal sjuk og innlagd på sjukehus i Reykjavik. Der døydde han og vart gravlagd på ein gravstad i Reykjavik-området.

Frå Våre Falne:

'Brandal, Johan Peder Elias, skipsfører, Hareid. Født 17. august 1888 i Hareid, s. av Petter P. Brandal, f. 1847 i Hareid, d. 1927 s. st., og Andrine f. Ulstein, f. 1843 i Ulstein, d. 1910 i Molde. Gift 1914 i Ålesund med Karen Marø, f. 1893 i Hareid. 5 barn. Skippereksamen. Førte 1940 d/s Veslekari til Grønland med forsyninger. Ble brakt til England og førte senere «Veslekari» til Jan Mayen, der det ble satt opp en ny radiostasjon. Var enda en tur til Jan Mayen som islos på et marinefartøy. Var så ansatt i et engelsk bergingskompani som fører på d/s Veslekari. Ble syk ombord, lagt inn på hospital i Reykjavik og døde 13. februar 1943. Omtalt i Sunnmørsposten i august 1945. Sønnen Jens omkom i 1941'.



Johan Peder Elias Brandal sin gravstein på Island. Foto frå Rudolf Mur Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

Olaf Lillenes (1912-1952): Han var son til ishavsskipper Paul Lillenes frå Tjørvåg. Paul

Lillenes var skipper på *Veslekari* nokre år rundt 1930. Under andre verdskrig var det sonen Olaf Lillenes sin tur. På turen til Nordaust-Grønland i 1940 var Olaf styrmann. Han rykte opp til skipper då Johan P. Brandal vart sjuk. Olaf hadde skuta ei kortare tid, til britane overtok henne.

Etter krigen skaffa Olaf Lillenes seg eiga skute: *Pels*. I orkanen i Vestisen i 1952 forsvann fem skuter sporlaust med heile mannskapa. Ei av dei sakna skutene var nettopp *Pels*, med Olaf Lillenes som skipper.

Jens Karsten Brandal: Han var son til Karen og Johan P. Brandal. Han hadde, som nemnt, fire brør som alle etter kvart vart ishavsskipperar. Jens Karsten valde ein annan yrkesveg: Han begynte i bakarlære. På *Veslekari*-turen i 1940 var han med som messegut.

Etter at *Veslekari* vart oppbrakt og disponert til krigsinsats på ulike måtar, kom Jens Karsten om bord i DS *Borgund*, også der som messegut. *Borgund* tilhørde Statens Kjøleanlegg og Fryseri i Ålesund. I 1941 gjekk fartøyet i fraktfart med fisk mellom Reykjavik og Skottland.

Borgund forlet Reykjavik 25.03.1941 med ei last fisk til Scrabster i Skottland. På turen forsvann fartøyet sporlaust. Alle om bord måtte etter kort tid reknast som omkomne. Forlisdato vart sett til 28.03.1941. I farvatnet var det roleg ver i den aktuelle tida og ingen ubåt skal ha hatt *Borgund* på sin konto. Mest truleg vart *Borgund* bomba ned av tyske fly. 13 mann omkom: Ti norske, to islandske og ein av ukjend nasjonalitet. Blant dei norske omkomne var Jens Karsten Brandal.

Frå Våre Falne:

'Brandal, Jens Karsten, messegutt, Hareid. Født 28. juli 1921 i Hareid, s. av Johan P. Brandal, f. 1888 i Hareid, d. 1943 i Reykjavik, og Karen f. Marø, f. 1893 i Hareid. Reiste 1940 sammen med sin far på d/s Veslekari med forsyninger til Grønland, kom deretter til England hvor han mønstret på d/s Borgund som gikk fra Reykjavik 25. mars 1941 og forsvant sporløst på vei til Skottland'.

Då Olea og Arnljot Brandal fekk sin første son, fekk han namnet Jens Karsten – etter onkelen som han aldri møtte, fordi onkelen kom vekk på havet under krigen.

Bernt Arnvid Brandal etter krigen:

Bernt Arnvid sitt vita under krigen og første tida etter krigen kjenner vi ikkje. Men han må ha skaffa seg navigasjonsutdanning nokså fort etter krigen. Så langt vi veit var han med som navigatør på MS *Minna* av Brandal i fraktfart under gjenreisinga i Finnmark. (*Minna* vart bygd i Amerika under andre verdskrig og innkjøpt som erstatning for *Arktos*, som gjekk tapt under krigen).

I 1949 var Bernt Arnvid førsteskyttar hos Martinus (Tin) Brandal på MS *Brandal* på fangst i Vestisen. På heimtur frå Vestisen, saman med *Flemsøy*, skipper Peter P. Brandal, kom dei to vestisskutene til og tok opp 66 personar frå *Herøyfjord* eit stykke utanfor sunnmørskysten. *Herøyfjord*, skipper Guttorm Jakobsen, kom frå fangst ved Newfoundland. Skuta hadde i tillegg til eige mannskap også med mannskapet frå *Polarbjørn* (1919), som hadde totalforlist etter brann på fangstfeltet. I Atlanterhavet hadde lasten på *Herøyfjord* forskove seg, slik at skuta fekk farleg slagside og gjekk til slutt ned. Som førsteskyttar/styrmann på MS *Brandal* fekk Bernt Arnvid ei sentral rolle i ein dramatisk bergingsaksjon.

I 1952 var Bernt Arnvid skipper på *Eskimo* i Vestisen og kom vel frå orkanen. I åra 1956 og -57 var han skipper på *Polarbjørn* (1950). Han rakk å gjere ein ekspedisjonstur til Antarktis, saman med *Polarsirkel* (1942) av Tromsø, og ein fangstsесong på newfoundlandsfeltet før skuta kom i isskruing og gjekk ned under ekspedisjonstur til Nordaust-Grønland.

Kitak:

MS *Kitak* var identisk med tyske *Sachsen* som var i Vestisen i 1940 og som Johan P. Brandal skulle køyre i senk med *Veslekari*. Som nemnt, greidde *Sachsen* truleg å søkje tilflukt i sovjetisk farvatn.



Kitak. Foto frå Vebjørn Fiksdal

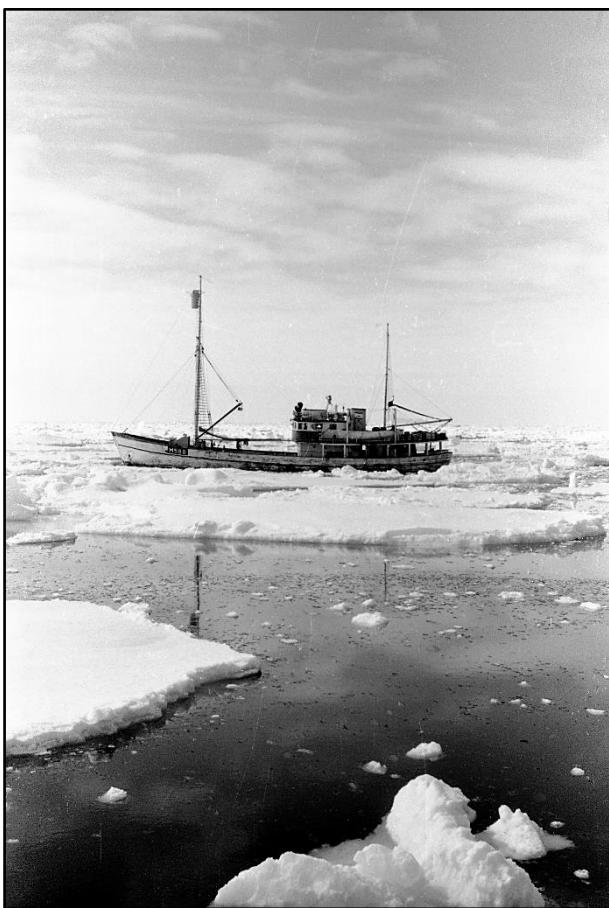
Seinare under krigen var *Sachsen* i teneste som tysk vervarslingsfartøy under namnet *Hessen*. *Sachsen/Hessen* (den seinare *Kitak*), bygd i 1938, var ei heller lita treskute. Under krigen hadde tyskarane også eit anna fartøy med namnet *Sachsen* i vervarslingteneste. Det fartøyet var truleg ein trålar av stål - og ein del større enn *Sachsen/Hessen* (*Kitak*). Stålåten vart under krigen send til Nordaust-Grønland og sneik seg inn til Sabineøya. Der låg den i skjul eit halvt år og gjorde verobervasjoner, før den vart oppdaga av allierte stridskrefter. Fartøyet vart då straks søker av eige mannskap, før mannskapet vart henta av ein tysk flybåt.

Etter krigen kom *Sachsen/Hessen* (*Kitak*) i norsk eige som *Arild* av Tromsø. Under orkanen i Vestisen i 1952 berga *Arild* seg inn til Bildudal på Island med mykje skade – etter å ha mist ein mann over bord. Den omkomne var Oluf Kaspersen. Med dei fem sakna skutene omkom 78 mann. Kaspersen var den 79. som omkom i ulykka.

Seinare fekk fartøyet namnet *Foynøy* og deretter *Munkøy*, med det siste namnet heimehøyrande i Molde.

Rundt 1960 vart skuta overtatt av Per H. Brandal og Bernt Arnvid Brandal i Brandal og gitt namnet *Kitak* etter eit fjell i Ammassalik-området. Med Bernt Arnvid som både skipper og medeigar. Under fangst i Vestisen i 1965 fekk skuta ein lekkasje. På heimtur heldt *Kitak* følgje med *Eskimo*. Etter kvart let ikkje lekkasjen seg kontrollere. *Kitak* gjekk ned. Folka vart tatt opp av *Eskimo* utan særleg dramatikk.

Kitak var skuta som i april 1940 var i Vestisen under namnet *Sachsen* og som fleire ønskte at Johan P. Brandal skulle søkke ved påkøyring med *Veslekari*. Akkurat det klaffa ikkje i 1940. Eit kvart århundre seinare var det Bernt Arnvid Brandal - son til Johan P. Brandal – som måtte sjå skuta gå til botnar.



Eskimo i Stretet 1956. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

REFERANSAR:

Informantar: Arnljot Brandal; Bernt Arnvid Brandal; Henrik Landmark; Ole-Christen Røren; Tore W. Topp; Helge Ødegård.

Litteratur:

Ellefson, E. S. og O. Berset. 1957. *Veslekari. En fortelling om is og menn*. Bergen: J. W. Eides Forlag.

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

Knutsen, W. 1992: *Mitt Arktis*. Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag AS.

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

Nordanger, T. 1980: *Dramaet i Nord-Atlanteren*. Bergen: Nordanger Forlag.

Nystrøm, K. og P. Øynes. 1968: *Alarm i Vestisen*. Oslo. H. Aschehoug & Co.

Ording, A. (hovudredaktør). 1948: *Våre Falne. I-IV Bok*. Oslo: Den norske stat.

Ottesen, J. 2007: *Skuter på selfangst*. Ulsteinvik: Fotoarkivet.

Vollan, O. 1951: *Ishavsfart. Selfangsten fra Sunnmøre gjennom femti år*. Oslo: Alb. Cammermeyers Forlag.

Nettet:

Fjernsynsinnslag frå NRK på youtube: Lars Petter Brandal.

Bjåstad, S. *Personboka 2000 for Hareid og Ulstein*. Nettutgåve oppdatert til 2016.

Norsk Biografisk Leksikon (Nettutgåve).

Sjøhistorie.no.

Wikipedia.

Fra dekksgutt til reder

Historien om Åsmund Nordgård

Av Bjarne Harald Brobak

Heimplassen til Åsmund var Berg på Innlandet i gamle Tromsøysund kommune.

Åsmund ble født på gården Nordgård 13. april 1935 som den yngste av 4 brødre. Brødrene het Arne, Kåre og Asbjørn. Hans far var Alfred, som var 4. generasjon på gården. Hans mor, Petra, kom fra Frihetsli, innerste gården i Dividalen i gamle Øverbygd kommune. Hun var søster til selveste Konrad Stenvold, kongen av indre Troms villmark. Åsmund har fortalt at det var godt det kom nytt blod i den gamle slekta da hans mor kom utenfra. Petra likte ikke havet, hun var jo fra en trang dal, og etter at mannen hennes ble borte i havet likte hun ikke å se utover den fjorden hun bodde ved.

Gården Nordgård har vært drevet som et middels gårdsbruk med lofot- og finnmarks fiske som tilleggsnæring. Noen av forfedrene hadde prøvd seg på storhavet, men ingen av dem fikk noen videre lang karriere. Åsmund sin slekt hadde ikke hatt havet som næringsvei. Alfred var den første som satset bare på jordbruk. Han var landbruksutdannet fra landbruksskolen på Gibostad, han var i det første kullet som ble uteksaminert derfra.

Den viktigste «attåtnæring» som Alfred bedrev, var politikk. Han var ordfører i gamle Tromsøysund kommune i flere perioder frem til krigen, og fortsatte etter krigen til han omkom i en flyulykke ved Hommelvik nord for Trondheim i 1948.

Åsmund fikk en trygg og god oppvekst. Han husker godt den uro som spredte seg da krigen brøt ut, og den usikkerhet som da oppsto. Han begynte på skolen under krigen hos lærer Hans Utnes. Etter krigen, da skipstrafikken kom i gang igjen, ble hans hovedinteresse for alvor båter, spesielt de lysegrå skutene med rigg og hvit tynne som kom inn lasta vestfra gjennom Rystraumen. Så var da også rigg og tynne logoen i gamle Tromsøysunds kommunevåpen.



Åsmund Nordgård 1935-2021. Foto privat

Han drømte nok selv om å herske fra tynna og komme inn med lasta skute.

Da skolen var avsluttet våren 1950 såkte Åsmund seg på skoleskipet «Gann», som hører hjemme i Stavanger og ble drevet av et kristent foretak, Rogaland sjøaspirantskole. Det var andakt ombord hver morgen. «Gann» hadde årlig tokt nordover for å lære opp aspiranter til sjømannsyrkets vanlige arbeidsoppgaver og plikter. Stasjonering for opplæringa var Stokmarknes. Det var også korte seilaser i Nordland og Troms. Hele kullet fullførte opplæringa på 2 måneder, men det er vel et spørsmål om alle fikk en så lang karriere på havet som Åsmund fikk.

Etter skoleskipsoplæringa var han klar for å ta hyre på skip. «Norsel», som var bygget i 1942 som taubåt og isbryter, var innkjøpt til Tromsø året før. Jakobsens folk var kjent for å være gode sjøfolk. De hadde gjort en tur til Antarktis og skuta hadde vist seg å være velegnet som ekspedisjons-fartøy. Skuta var chartret for Norsk Polarinstitutt med ny tur for Antarktis. Det var også svensk og britisk interesse og kapital i charten. Mor Petra var på kontoret til brødrene Jakobsen og fikk ordnet hyre for yngstemann som dekksgutt med hyre på 178 kr måneden. Det var nok tungt for mor å slippe



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

gutten så langt hjemmefra, men med tro på god ivaretakelse på en så lang seilas, forsonet hun seg med god tur. Det ble tomt i hjemmet på Nordgård.

Guttorm Jakobsen var en erfaren skipper, så på de premisser fikk Åsmund reise. De gjorde klart i Tromsø for seilas til Oslo, selfangstutstyret var ombord, kontrollert og i orden. «Norsel» forlot Tromsø havn for en lang periode, de signaliserte farvel med 3 lange støt i fløyta og Åsmunds mor sto ute på gårdstunet på Nordgård da «Norsel» gikk sørover gjennom Rystraumen. Guttorm var uteseiler og gikk skipsleia til Vestfjorden og så kurset han utaskjærs sørover. Det var oktober og de fikk en sydvest storm sørover kysten. Terje Johnsen fra Tromsø var styrmann. Vaktsystemet var 6 timer på og 6 timer av. Dagmennene vasket og gjorde klart ganger og lugarer til passasjerene som skulle komme ombord i Oslo. Åsmund arbeidet med sine personlige førstereisegjøremål. Utvendig ble skuta godt vasket av sjøsprøyten. I Nordsjøen fikk de også uvær, og da de passerte Lindesnes var det veldig mye slingring da sjøen kom rett inn på styrbord. Det

var en uheldig start for en førstereisgutt, og han planla å rømme når de kom til Oslo.

De ankom Oslo havn en fredag kveld og hans bror Kåre, som studerte på landbrukskolen på Ås, kom ombord på besøk over helgen. Åsmund klaget sin nød om sjøverken og framla sine planer om rømning, men fikk til svar at hadde han mast seg til å reise, måtte han finne seg i litt sjøverk. Kåre fikk da avverget Åsmunds rømningsplaner. De lå hele uka i Oslo og tok ombord det utstyret som skulle til for mannskapet som skulle overvintre på Maudheim i Antarktis. Det var den første overvintrings-ekspedisjonen etter krigen. Polarforsker John Giæver var ekspedisjons-sjef. Han var en sentral person i utvikling av norsk polarforskning. Han hadde også ledet ekspedisjoner og overvintret på Spitsbergen og Grønland.

De tok ombord mye utstyr som aggregater, drivstoff, radiotelefoni, medisinkiste og forskningsutstyr. Da de var utklarert i Oslo seilte de til Göteborg og fikk her ombord småfly med ski som kunne skiftes over til vannflottører. Det kom svenske flygere og en mekaniker. Da alt var klart i Göteborg begynte seilasen sørover mot Cape Town. Matrosene skrønte at dekksgutten skulle gå dagmann og vaske klarne og lugarene til vaktgående.

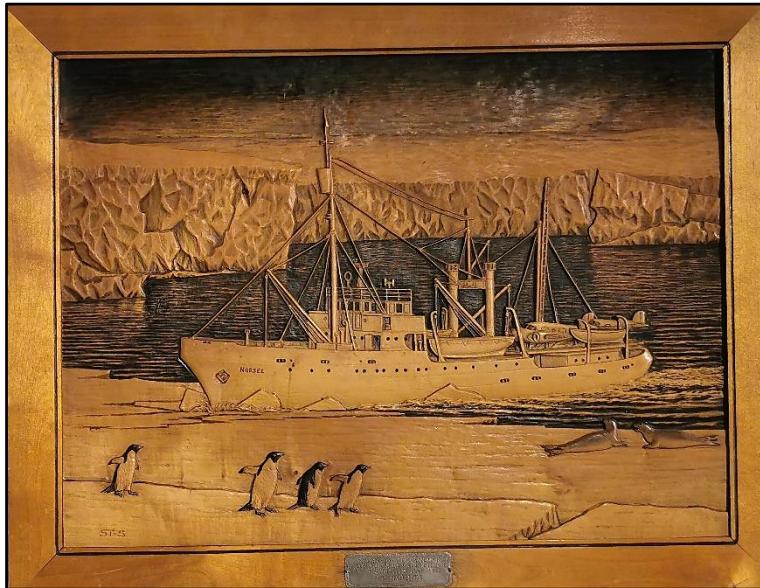
Guttorm tok Åsmund med seg på 6-12 vakta og ga han en god innføring i vaktjenesten som var styring, utkikk og rapportering til navigatøren på broen. Guttorm så Åsmund som en fremtidig sjømann. Det var mye skipstrafikk å se, blant annet tankbåter på opptil 200 meter og opp mot 30.000 dw tonn, noe annet enn de båtene som passerte Tromsøysundet. Opplevelsene var mange for en førstereisgutt. Guttorm var også telegrafist, og fordi radiotelefonien var nært framme mot rorhuset, fikk Åsmund høre mange forretnings-samtaler. Da de hadde passert Brest og begynte på Biscaya fikk de igjen uvær, men da var Åsmund herdet, og han fikk se svenskene bli skikkelig sjøsyke.

Da de passerte vest for Gibraltar, var det mye skipstrafikk ut fra Middelhavet og mye fra Atlanteren og østover. Seilasen fortsatte sørover på vestsiden av Afrika, og da de nærmet seg

ekvator ble det rigget for en liten feiring med «dåp» med kong Neptun. Stuerten serverte bacalao, øl og akevitt til middag. Åsmund fikk æra av å stå til rors da de passerte ekvator og gikk inn i Sør-Atlanteren. De passerte Robben Island og ankom Cape Town, byen ved Table Mountain, her bunkret de og tok ombord ferske matvarer og drikkevann før siste etappe mot Antarktis. De siste passasjerene som skulle til Maudheim kom også ombord her. De fikk dårlig vær med mye sjøgang i Sør-Atlanteren, og «Norsel» var lav bakover, så flottørene til flyet løsnet. De fikk berget dem, men de var svakt konstruert så det var vanskelig å få dem skikkelig sikret, men alt gikk bra.

De siste 5-6 døgn før Maudheim traff de drivisbeltet som var lett å passere, og shelfen kom i sikte, den reiste seg 20-40 meter opp fra havet. Da hadde de seilt i et isbelte nesten en uke. Etter utseilt distanse ankom de Maudheim. Albatrossen seilte elegant rundt skuta og der var store ansamlinger med pingviner. Utstyret for overvintringen ble losset i land. Overvintringsmannskapet bodde ombord i skuta til hele stasjonen var etablert og alt gjort klart. Mannskapet ombord hjalp til med forskningsarbeid som vannprøver, temperatur målinger, plankton i havet og prøver av isen. De skjøt også en del sel som de tok prøver av. Det var store mengder krill i havet, som hvalene ernærte seg på. De hadde også god hjelp av flyet i forskningsarbeidet. Mannskapet feiret jul og nyttår sammen med forsknings-folket.

Etter at oppdraget var utført fra «Norsel»s side ut i januar, seilte de nordover igjen til Cape Town. Her bunkret de og tok ombord ferske forsyninger for ny seilas nordover til Las Palmas. Ved passering ekvator denne gangen, var det ingen spesiell markering. På Las Palmas satte de i land flyet og tilhørende mannskap. Det ble bunkret og proviantert. Det kom mannskap med fly fra Tromsø for å bli med på selfangstturen til New-Foundland for sesongen 1951. Fangstfolket var mest balsfjordinger, som Petter Johansen og Edmund Hemmingen fra Kantornes, Knut Kroksjan, Magne Johansen og Helge Alfredsen, alle fra Svartnes, Helge hadde vært med helt fra Tromsø, og han hadde også vært med året før til Antarktis



Tresnitt av «Norsel» fra Maudheim-ekspedisjonen i Antarktis 1949-1952 i utstillingane til Ishavsmuseet.

De seilte vestover mot New-Foundland, de fikk bra vær på overseilinga. Ved ankomst isen ble selkastet observert mellom Belle Isle, Labrador og Strætet til Gulf of St. Lawrence. Midt i mars ble de fast innenfor Belle Isle og ble skrudd inn i Strætet i samme is som selen hadde kastet i. De fangstet godt og brukte langjolla og drog skinn fram til enden dit langjolla rakk. De prøvde flere ganger å komme seg ut av Strætet, en uønsket plass å bli liggende fast, men Labradorstrømmen førte stadig ny is sørover, og med isen fulgte selkastet. Tidevannsdifferansen på Labrador er på ca 10 meter og på flo sjø slakket isen litt og de klarte å forsere utover. De fortsatte å fange på vei ut av Strætet. Da de hadde passert 20.000 kvitunger fikk de problemer med å komme seg videre ut, men endelig ble det værskifte, og vind og strøm brakk opp isen, og de kom seg endelig ut. Da var de kommet vel ei uke ut i april.

De fangstet litt gammelsel og fylte opp resten av rommene, så de passerte 24000 dyr. Så begynte siste etappe på Åsmunds lange førstegangsreis. De ankom Tromsø ut i mai og fikk kjenne lukta av nyutsprunget bjørkelauv. De losset fangsten ved Norolje og vasket ned skuta, Det var gode priser og lotten ble vel 13000 kr. Åsmund fikk full lott, da han viste seg å være en god fangstmann, en stor og sterk ungdom.



«Norsel» lossar fly i Antarktis til Maudheim-ekspedisjonen. Foto frå John Giæver

Han begynte med vårpuss ombord før han tok sommerferie. Han kjøpte seg en gammel motorsykkel, Triumph, 250 cm³, som var etterlatt etter krigen. Men noe sertifikat brydde han seg ikke om i første omgang, det fikk vente. Han tok med seg søskenbarnet Trond, som også var nevø av Konrad, og kjørte til Frihetsli på besøk. Etter to dager hos Konrad hadde Åsmund fått fortalt om sin lange førstereise-selas, og så gikk ferden videre til Sjøvegan, hvor Tronds søster Magdalena bodde, hun var gift med meieribestyrer Arnulf Holand.

Etter en passelig sommerferie med motorsykkelturer begynte han ombord i «Norsel» igjen. Ny tur til Antarktis skulle gå i september, da for å hente hjem mannskapet som hadde overvintrert på Maudheim. Guttorm fikk med seg Sigmund Snarby som styrmann på denne turen. De seilte til Oslo og tok ombord proviantering og et norsk fly, denne gangen med norske flygere og nytt overvintrings-mannskap til Maudheim. Så gikk seilasen sørover til Cape Town via London der de tok ombord en del forskningsutstyr. I Cape Town bunkret de og tok ombord proviant for videre seilas til Maudheim i Antarktis. Det kom også forskningsfolk ombord her. De forserte drivisbeltet og ankom Maudheim. Overvintringa på Maudheim hadde vært veldig dårlig, ingen av mannskapet var blitt syke eller skadet, og de fikk alle med seg hjemover. Denne gangen hadde de med polarinstituttets sjef, H. U. Sverdrup. På grunn

av uroligheter og fare for krig i verden ville han ikke la folk bli igjen i Antarktis. Etter å ha deltatt i forskninga og feiret jul og nyttår der, seilte alle nordover igjen mot Cape Town, og videre til Las Palmas. Etter bunkring der gikk forskningsfolkene fra Maudheim i land, men flyet ble med videre.

Det kom flybårne mannskaper fra Tromsø for selfangsttur til New-Foundland, 1952. Stort sett samme fangstfolk, Olaf og Steinar Jakobsen var også med. Det ble en dårligere tur enn året før, det var vanskelige isforhold, pakkisen på Labrador-kysten hadde løsnet og drevet sørover med strømmen, og selen hadde kastet innenfor pakkisen og på fjordene. Prisene på skinn var også sunket. På slutten av fangstsesongen diskuterte skipperne på skutene om de skulle gå til Danskestrætet på klappmusfangst, men «Norsel» gikk i stedet hjemover. De kom til Tromsø først i mai, leverte fangsten og vaska skuta, og Åsmund begynte med vedlikeholdsarbeid ombord. Turen ga så godt økonomisk utbytte at han byttet ut motorsykkelen med en bil, en Opel kadett, som han hadde i mange år. Han kjørte da opp til bilsertifikat. Når Åsmund var på havet, sto bilen i opplag på Nordgård.

«Norbjørn», som var innkjøpt til Tromsø i 1952, var bygget i 1943 i Finland som isbryter for Østersjøen. Den hadde gjort sin første selfangsttur til New-Foundland. Etter dette rustet «Norbjørn» ut for sildefiske ved Island. Mannskapet fra selfangstturen var dratt hjem til gården sine for å gjøre våronna, og det var ledige plasser, så Åsmund gikk ombord der, det var samme rederi. «Norbjørn» var leid av Petter Johansen på Sortland. Han holdt not bruk og var selv bas. På forsommeren gjorde de to laster med sild fra Shetland.

Sildefisket ved Island foregikk i de lyse sommermånedene. Sildestimene gikk koncentrert og høyt oppe i sjøen, men var veldig var for aktiviteter og støy fra propellstrømmen fra skutene, og senket seg da dypere. Basen ville ha lettbåten på havet og sirklet rolig for å lokalisere tettheten i stimen med ekkoloddet. Var det bra vær og forhold, kunne notbåtene beordres på havet, og de kunne kaste med en gang. Snurping av nota foregikk med vinsj fra



«Nordbjørn» i isen ved Newfoundland. Foto fra Oddmund Brandal.

notbåtene. Notlinet ble dratt med handmakt og var et tungt arbeid, men det var som regel 7-8 mann i hver notbåt. Lettbåten ble brukt som taubåt for å holde skuta klar av nota. De brukte håv for å vinsje silda ombord, og manuell bomsving. Gikk alt greit kunne det bli last på et eller to døgn, men det kunne også være et slitsomt og langvarig arbeid. Basen kunne ro i lettbåten i timevis for å lokalisere sildetoppene mens kallan satt i notbåtene og venta. Det hendte også at de måtte ombord igjen uten å få satt nota, eller ombord for å spise. Gikk alt greit, kunne det bli ei last i uka. De kunne levere langs hele kysten på sildoljefabrikker, fra Møre til Troms. «Norbjørn» lasta knapt 5000 hl. Det var mange skott i rommet, så det var mye måking og rengjøring ved levering. I løpet av vel 2 måneder gjorde de 6 turer med last.

På høsten ble det feitsildfiske. Torrisen-karene fra Meløy i Nordland hadde leid «Norbjørn». De holdt bruk, bas og skipper. Åsmund ble med på dette fisket også. Resultatet var ganske magert og fisket varte til sist i november.

På nyåret 1953 gikk «Norbjørn» sørover på storsilda og Åsmund var blitt fast ombord. Det var godt innsig med sild og de fikk mange laster. Sist i februar avsluttet de storsilda og rusta for New-Foundlandstur. Olaf Johansen, kalt «Snusungen», fra Straumsbukta var skipper, han hadde også hatt skuta i 1952 med god tur. Olaf var kjent for å være en rolig og snill kar. Åsmund delte lugar med Magne Johansen fra

Svartnes, det var mange balsfjordinger ombord som hadde vært med første turen til New-Foundland. De fikk en god tur og leverte ved Norolje i Tromsø. Også nå var det litt vedlikeholdsarbeid før Islands-sildefisket. Hans Hansen i Kaldfjord holdt notbruk. Basen Markusen kom fra Senja. Det som var nytt denne sommeren var at de hodekappet og sukkersaltet et lite parti sild i tynner for konsum. Om høsten gikk skuta igjen på feitsildfiske i fjordene i Nord-Norge.



«Norbjørn» i isen ved Newfoundland 1953. Foto fra Ivar Agersen, Ishavsmuseets arkiv.

Nyåret 1954 gjorde de god tur på storsilda og fikk mange laster. Etter storsilda New-Foudlandstur igjen med samme skipper og stort sett samme mannskap. Det ble en god tur. På sommeren ble Åsmund innkalt til verneplikt i marinen. Dette kullet var det siste som ble mønstret og uniformert ved kystartilleriet på sydspissen av Tromsøya. De ble senere sendt til Madla ved Stavanger. Åsmund var mest på båt, mineleggerne «Vidar» og «Våler», stasjonert i Ramsund. De var for det meste i Nord-Norge og hadde verksted-opphold i Tromsø, en gang et opphold på hele 2 måneder. Da veien til Nordkapp ble åpnet, var de representasjonsskip.

På nyåret 1955 søkte han om 2 måneders permisjon i marinen for å ta turen til New-

Foundland. Turen tok mer enn 2 måneder, men permisjonstida ble utvidet. Han kom tilbake til marinens og mineleggerne og gjorde seg ferdig med 15 måneder verneplikt. Da var det blitt jul.

På nyåret 1956 gikk Åsmund på hyrekontoret i Tromsø for første gang. Han ville prøve nye utfordringer. Det var ikke uvanlig at mannskap ble hyrt i Tromsø-området til malmfarten, da Narvik havn hadde ett eller flere anløp av malmbåter pr. døgn. Han fikk hyre som matros på malmbåten «Nuolja», tilhørende Grängesberg-bolaget, som gikk på Narvik og England UK Gulf. Det var en gammel klinka båt, bygget på Götaverken i 1923, størrelse 10480 tonn dw. Den var ombygd og modernisert i 1949. Det var dårlige bekvemmeligheter ombord, og Åsmund måtte dele lugar med en annen matros. Offiserene var svenske og ellers var det sjøfolk fra mange nasjoner, også noen som hadde seilt under krigen. Det var ofte skifte av mannskap og en del akterutseiling. Det Åsmund spesielt husker var romlukene, det var gamle og utette luker med presennning over som ble kilt med trekiler.

Han var uehdig og fikk hyre på en gammel båt som gikk mellom de samme havnene hver gang, ikke spennende for en eventyrer som Åsmund. Han ble ombord der til våren. Da han kom til Tromsø og forhørte seg på «Norbjørn», var mannskapslista for turene til Shetland og Island fulltegnet. Åsmund fikk da plass ombord i «Kapella 3», en gammel trejakt, eid og drevet av familien Angell fra Sørreisa. De drev sildefiske, hadde god not og var kjent som gode fiskere. Skuta var fra starten en gammel trejakt, tverrgavlet hekk, bygd i 1878 i Dortsouth, England etter tegning fra Adams dager. Den var 75 fot og het fra starten «Kappelar». Alfred kjøpte skuta i 1924. De seilte med fiskelast på kysten, framdrifta var fra starten seil, til det ble innsatt en 60 HK avanse i 1933. I 1952 ble skuta forlenget og hekken ombygd, så den ble 105 fot og fikk innsatt en 300 HK Wickmann. Den var bre og dyp og lasta da ca. 2500 hl. Den hadde dårlig seilingsfart.

Åsmund var vant med notfiske fra «Norbjørn» og fikk være lettbåtroer sammen med Willy. Det var godt sildefiske på Finnmarkskysten, men det

var langt føring sørover kysten til leveringsfabrikk. En gang de hadde fått last og begynt seilingen sørover, møtte de flere skuter som kom til feltet. De fikk motstrøm sørover, og før de kom til Vestfjorden passerte en av skutene dem på vei sørover, og før de var framme på losseplassen i Nord-Trøndelag, møtte de samme skute nordover til feltet igjen. Skipperen så til side da de passerte og sa: «De laster jo knapt 1000». Åsmund var ombord der ut året og var også med på feitsilda om høsten. Han kom hjem i så god tid før jul at han fikk vasket pumpelukta av klærne før den store høytiden.

På nyåret 1957 var han igjen ombord i «Norbjørn». Han kom da sammen med sine tidligere seilingskompiser. Først på storsildfiske om vinteren, så New-Foundandstur og sildefiske på Shetland og Island om sommeren.

Høsten 1957 reiste Åsmund til Hamburg og mønstret på en tankbåt som het «Amerika». Den var drevet av Norske Texaco og hadde chart i Karibien og Mellom-Amerika. Det var en gammel klinka båt med broen midtskips, sjøsatt i 1941. Den var blitt skadet under krigen, men bygget opp igjen i 1946. Båten hadde en bruttotonnasje på 10.047 dw tonn og seilingsfart på 12 knop. Åsmund var påmønstret som matros og fikk en-manns lugar. Han jobbet for det meste sammen med pumpemannen, som var fra Trinidad. Offiserene var norske, men de brukte amerikanske uniformer. Ellers var det sjøfolk fra mange nasjoner. De gikk med forskjellige raffinerte oljeprodukter og var innom Cuba, Jamaica, Tahiti, Trinidad og Tobago. De hadde mange passasjerer gjennom Panama-kanalen, var i Costa-Rica, Panama, Venezuela, Colombia, Ecuador, Aruba. Det han husker fra arbeidet på dekk var at det var mye lekkasje på rør som måtte lappes med gummi og klemmer. Han var ombord der i nesten 2 år. Han fikk feire 2 julehøytider under palmesus. Så gikk båten til Oslo på verkstedopphold.

Overstyrmann anbefalte Åsmund å ta styrmannsskole, og sendte telegram til sjømannsskolen i Kristiansund at Åsmund ville begynne der, men at han ble noe forsinket. Han fikk et lite rom i kjelleren på skolen som midlertidig hybel. Kontordama sa da Åsmund



«Norvarg». Foto frå Karl Ragnar Engstad

skulle ha ordinær hybelen: «Du får flytte på Nordlandet». Åsmund ble fornærmet og trodde hun mente at han måtte flytte nordover.

Han var uteksaminert der våren 1960 og søkte seg så på linjefart med Wilhelmsens Ost-Asiatiske linje. De skulle ha referanser fra tidligere rederier, og Åsmund oppga brødrene Jakobsens rederi i Tromsø. Dit hadde mannskapssjefen i rederiet ringt. Han hørte ikke mer fra Wilhelmsens rederi, men fikk telefon fra Guttorm som sa «Du kan få begynne hos oss og du får styrmannsjobben på «Norvarg». De var chartret for Store Norske Spitsbergen Kullkompani A/S, for å assistere ved kullshippinga vår og høst; og Norsk Polarinstitutt.

I 1961 ble det tur med «Norvarg» til New-Foundland. Da var Åsmund påmønstret som skytter og styrmann. De fikk god fangst, nesten bare kvitunger dette året, og de fikk i tillegg slep for forsikringsselskapet, da Tromsø-skuta «Polarfart» hadde fått havari på reviseringsanlegget. Sleperen var halvparten wire og halvparten manila-trosse. Slepet gikk med 7 knops fart, så det ble en lang overseiling, og ett døgn måtte de bakke på grunn av dårlig vær. Da de kom inn på Tromsø havn var det bare en kordel igjen som holdt på manila-trossa. «Norvarg» fikk senere en del chart for SNSK A/S og Norsk polarinstitutt, og Åsmund var



Åge Moen (tv) og artikkelforfattar Bjarne Harald Brobakken om bord i «Norvarg». Foto frå Karl Ragnar Engstad.

også med «Norvarg» på New-Foundland i 1962. Etter dette sluttet han på «Norvarg».

Åsmund hadde truffet Torbjørg den første tida han var ombord i «Norbjørn». Hun var fra Buvika sør på Kvaløya, datter av Ole Wik. De inngikk bukseforlovelse og holdt kontakten videre. Da han begynte på styrmannsskolen, ble de offentlig sammen. De giftet seg i 1961 i Elverhøy kirke. De fikk tvillingene Åshild og Ole i 1963, og datteren Tine i 1968.



Åsmund og Torbjørg, her om bord i «Ole-Nordgård». Foto frå Birger Bjørkan.



«Harmoni» i isskruing 1967. Foto Yksnøy

Våren 1962 begynte han ombord i «Harmoni». Den var bygget som selfangstskute på Liaaen i Ålesund i 1960 for brødrene Jon og Halvdan Jakobsen. De gikk til verksted og monterte kraftblokk og rustet skuta for notfiske. Arbeidet ble utført på Rapp-fabrikken i Bodø. Han var med «Harmoni» i på Islands-silda og på makrellfiske om høsten.

Gratangs-skuta «Asbjørn» ble bygget på Kaarbø mekaniske verksted i Harstad i 1962 for eierne Håkon og Bjarne Jensen fra Foldvik i Gratangen. Lengde 117 fot, 900 hk. MAK. Skuta var bygget og konstruert med isklasse og var meget godt egnet for å ta seg fram i den vinterfrosne isen på New-Foundland.

Til New-Foundlands sesongen 1963 begynte Åsmund ombord i «Asbjørn» som styrmann og fangstleder. Han ble tilbuddt denne jobben på bakgrunn av erfaringer han hadde fra tidligere turer med brødrene Jakobsens skuter på New-Foundland. Mannskapet på «Asbjørn» var mest Gratangs-væringer og var vant med fangst i Vesterisen, hvor de plukket enkelt-dyr og jollet ombord for å få på dekk. Kvitungekastene på New-Foundland er større og mer konsentrert enn i Vesterisen, så Åsmund hadde i begynnelsen problemer med å få respons for den nye fangstmetoden, å få på isen og dra skinnene i dunger, for så å jolle fangsten ombord, men mannskapet lærte fort den nye metoden som var mer effektiv. De fikk full fangst og gjorde

sjøklart for hjemtur. De traff en russetråler som lå og tauet ute i iskanten, de praiet tråleren og bommet fisk. Det første som kom ombord var ei diger kveite, så noen store torsk, men byttehandel var ikke aktuelt da det eneste de hadde å tilby var kobbekjøtt i retur.

De leverte fangsten hos Norolje i Tromsø. Fangstverdien var på vel 1,3 millioner. Til sammenligning kan nevnes at byggesummen av «Asbjørn» var 1,6 millioner, med full utrusting 1,7 millioner. Etter den gode turen de gjorde ville rederne beholde Åsmund ombord og han ble tilbuddt skipperjobben da skuta skulle på silde- og makrellfisket senere. «Asbjørn» var fra byggeverftet også utrustet for notfiske med sidepropell foran, kraftblokk, asdic og sildepumpe. Den lasta knapt 3000 hl. Det var ikke RSV-anlegg ombord, så konsumfiske var ikke mulig, og alt ble levert til fabrikk for fiskemelproduksjon.

Etter at første ishavsturen var ferdig, tok de ombord not og gikk til Shetland på sildefiske. De lastet, og det viste seg da de fikk dårlig vær at mye sjø fylte gangene bakover. Ved første verkstedopphold etter denne turen fikk Åsmund aksept for å bygge igjen gangene bakover. Lettbåten ble sjeldent brukt under setting av nota, men ble brukt som slepebåt for å holde akterenden av skuta klar ved tørking av nota. Åsmund fikk alltid gode resultater på notfisket.

Det viste seg etter hvert på selfangsten ved New-Foundland at 900 hestekrefter var i knappeste laget og rederne bestemte seg for å skifte til større maskin. I 1965 gikk de til Rensburg i Tyskland for å få satt inn ny og større maskin, denne var på 1200 HK, også det en MAK. Arbeidet var ferdig til New-Foundlands sesongen i 1966.

Åsmund fikk 5 gode år ombord i «Asbjørn» ogære for alle de gode New-Foundlands-turene, hvor han var blitt så godt kjent fra den tid han reiste med brødrene Jakobsens skuter. Åsmund har fortalt om egenskapene skuta hadde med å svinge lett og knapt og ta ned isen foran baugen, men det krevedes også egenskaper av den som var i tynna og manøvrerte skuta. «Asbjørn» var vel den best egnede av de nye stålbygde skutene

fra 1960-og 70-tallet til å ta seg fram i den vinterfrosne isen på New-Foundlands-feltet. Åsmund fikk erfare forskjellen på de gamle skutene i isen sammenlignet med «Asbjørn», han fikk også prøve forskjellen på notfisket fra tungvinte notbåter med bomulls not til moderne kraftblokk med nylonlin.

Siste sommer Åsmund var med «Asbjørn» tok han sønnen Ole med seg ombord. De fikk besøk av reder Håkon Jensen, fin mann i hatt og frakk. Ole tok hatten av Håkon og så at han hadde måne. Da sa han: «Du har bannet mye ute da du var liten».

Høsten 1968 kjøpte Åsmund sin første skute, treskuta «Drott». Skuta var bygget og levert fra skipsverftet Skaaluren Rosendal i Hardanger, overtatt av Feddersen og Nissen i Hammerfest i 1912. Den ble senere overtatt av Henrik Nissen, Bjarkøy i 1947 og i 1959 overført til Tromsø. Åsmund omdøpte skuta til «Is-Ola». Han gikk i gang med å reparere den på Tollefsen-verftet i Tromsø. Etter det var de på skipsverftet i Tromsø og hadde akseltrekk før de gikk til Vesterisen, 1969. Hans svigerfar, Ole, var med det første året. Han bemerket arbeidet ved Tromsø skipsverft. Etter ankomst isen fikk de skade, varmgang i akslingen og måtte ha slep inn til Tromsø. De fikk slipsatt skuta og utbedret skaden, og gikk så en ny tur til Vesterisen, men det var for sent på sesongen og det ble ikke noe godt resultat. De leverte hos Norolje i Tromsø, som ble hans faste leveringssted. Han fikk så en del oppdrag med «Is-Ola» for sjøheimevernet i Troms og Finnmark på ettersommeren og høsten 1969 og påfølgende år. Svigerfaren hjalp også til med vårpussen og vedlikeholdsarbeid i mange år. Torbjørg viste seg å være dyktig som rederfrue og gjorde kontorarbeidet og det som trengtes på land for drift av skuta. Etter verkstedopphold og klassing av skuta var det alltid Torbjørg som tok seg av regnskapet og oppgjøret. Hun var en bestemt dame og gjorde seg kjent som rederen, og Åsmund som skipperen.

Fra 1970 og hvert år framover var Åsmund med «Is-Ola» på lodde-tråling på Finnmarksstykket før de gikk til Vesterisen. Verkstedopphold senere år ble gjort i Gråfjord, Åsmund hadde



«Is-Ola» i Vesterisen 1974. Foto fra Birger Bjørkan.

god erfaring med gratangs-folket fra den tid han var ombord i «Asbjørn».

Åsmund hyrte Otto Eliassen fra Sørreisa som førsteskytter. Åsmund knyttet til seg gode og erfarne folk som var kjent i Vesterisen. Han var jo selv hentet til «Asbjørn» da skuta var ny, fordi han var kjent og hadde erfaring fra New-Foundlandsfeltet. Hans faste maskinist ble Kåre Kvitberg fra Seljelvnes i Balsfjord og maskinassistenten var Kristian Eliassen. Kristian var søskjenbarn til Otto. Stuert Sverre Jensen var ombord der i mange år, han ble kalt jernsliteren. Sverres sønn, Svein, var også med ombord. Førstereisgutter var Birger Bjørkan og Asle Moen, begge fra Seljelvnes og Torbjørn Myhre fra Laksvatn.

I 1970 var «Is-Ola» avhengig av en god tur i Vesterisen. Det ble første tur for Asle Moen. Han forteller: «Is-Ola» lå i dårlig sikt utafor kanten sammen med noen Møre-skuter og venta for å ta seg inn i isen. Etter noen dager kom «Svaløy» ut tung og gikk inn dagen etter. «Is-Ola» gikk inn sammen med møreskutene og «Polstjerna» kom etter. De tok kvota, og de hadde berga turen.



Åsmund ombord i «Is-Ola» sommaren 1970 på isbjørnsafari. Foto fra Birger Bjørkan

1971 ble Birger Bjørkans første tur. Etter ankomst isen gikk de vestover i en slakk odde i klart vær og god sikt. De så klappmysskastet inne i tett ubrekta is. Skyttere og mannskap gjorde seg klar og gikk i 2 timer frem til kastet. I 4 dager fangstet de og hadde da oppnådd kvota. Da kom dønning og bevegelse i isen og skuta kom inn og jollet ombord fangsten. Så gikk de mot nordøst og kom i et kvitungekast og tok kvota der også, totalt vel 2500 dyr. Turen ble økonomisk god for rederiet.

Ishavsturen 1972 ble en uheldig tur, da de fikk havari. Men alle turer 1973, 74, 75, 76 var med gode resultat, vel 2000 dyr hver tur.

Siste året «Is-Ola» var i Vesterisen var i 1977. Da var også Birgers far, Karl, med, og det ble hans siste tur på fangst. De var langt vest. Det var på slutten av sesongen og de var tungt lasta. Det ble uvær og skruing. Åsmund ville ut av isen og i åpent hav, men Otto nekta. De la seg igjen i isen som tetna rundt dem og Otto sa da: «Nå er vi fast og her blir vi ei stund». Det ble mye skruing og det var grov og tung is. Det så lenge ut som de måtte forlate skuta. De fikk skade høyt oppa på babord side forut. Etter noen dager, da uværet hadde lagt seg, slakket isen opp og de kom de seg ut, gjorde sjøklar og gikk hjemover, skuta var tett tross skaden.

På alle ankomster fra Vesterisen, etter å ha passert Rystraumen, svingte «Is-Ola» helt opp under landet ved Nordgård med flagget til topps, slik at de fikk se hvor tungt lasta skuta var. Fangstene fra «Is-Ola» ble i alle år levert ved Norolje og spekket der for senere å bli garvet, vraket og verdivurdert hos Nesvold Garveri. Ishavsturene ga gode resultater, noe Otto fikk æra for, og «Is-Ola» ble kjent for å få god fangst og gode lotter hvert år. Mange gårdbrukere kom til Åsmund og spurte om plass når de skulle investere på gården sine og trengte en god lott. Åsmund sa om dette: «Æ har kjøpt mange traktora i Balsfjord».

Tromsø var blitt universitetsby og mange folk sørfra var kommet til byen. En dag fikk Åsmund telefon fra ei fin professorfrue. Hun ville kjøpe lokalprodusert økologisk gulrot fra Nordgård. Åsmund svarte da: «Du er nok kommet feil, men jeg kan i stedet tilby deg salt kobbekjøtt fra Vesterisen».

Birger begynte med vårpuss på «Is-Ola» og fikk senere hyre som messegutt på sommertur til Spitsbergen i 1970.



«Is-Ola» utenfor Edge-øya i 1970. Foto fra Birger Bjørkan.

Da de kom opp mot Edge-øya ble de kontaktet av tre fangstfolk som hadde overvintra på Halvmåneøya og i Tjuvfjorden på Edgeøya. Per Johnson og Arild Strand fra Oslo og Svein

Ytreland fra Langevågen på Sunnmøre. De hadde forhørt seg på ishavsskuta «Fortuna» om frakt til Tromsø, men «Fortuna» var på safaritur etter isbjørn og skipper Charles Robertsen måtte gå gjennom Riebers rederi.

«Is-Ola» kom i sundet ved Halvmåneøya og tok med Arild og Svein og de 80 bjørnene de hadde fangstet der. Så gikk de til Andretangen i Tjuvfjorden og hentet Per som hadde vel 50 bjørn. De hadde fangstet med over 100 selvkudd i mørketida. Hundene tok de med som dekkslast til Longyearbyen. Åsmund fikk et stort isbjørnskinn som betaling for frakta. Det var Otto som var lokalkjent i farvannet og på østkysten av Spitsbergen. Åsmund hadde ikke våget å gå i det farvannet uten å ha Otto med som havnelos. Etter det etablerte Åsmund og Per et godt forhold og Per fikk bo på hybel hjemme hos Åsmund den tiden han var i Tromsø. Han ble med andre ord adoptert som tromsøgutt av Åsmund. Åsmunds sønn Ole var med noen turer til Spitsbergen, de ringe hjem og Ole fortalte sin mor at han vasket seg lite og la seg når han selv ville, og at han hadde det godt ombord. «Is-Ola» hadde også mange turer til ishavsstasjonene med avløsnings-mannskaper og proviantering, samt materiell for vedlikehold.

Mitt første møte med Åsmund og Birger var da «Is-Ola» var kommet ned fra Spitsbergen sommeren 1970. Jeg var i Tromsø med min nykjøpte sportsbil, Ford Capri. Jeg traff maskinisten Kåre Kviberg, som jeg kjente fra før, i sentrum om formiddagen, han bestilte tur til Seljelvnes for seg og førstereisen Birger. De lå ved Norolje og jeg henta dem på kaia der med sitt reisegods. Vi 4 fikk oss en god prat der i sommervarmen, spesielt om fangsten på Newfoundland, før turen gikk innover Balsfjord. De gikk av på Seljelvnes og ville gjøre opp for turen som jeg likevel skulle kjøre, så jeg forlangte ingen ting, men de ga meg en kobbebiff hver.

Per hadde fått kvote på 20 isbjørn bjørn og reiste nordover igjen med «Is-Ola» og la seg på Halvmåneøya. Først på januar hadde fått kvota, og dagslyset var kommet tilbake. Han gikk da på ski til Longyearbyen og tok fly til Tromsø. Så hyrte han seg med «Polarulv» til Østisen med Birger Sørensen som skipper. Da de kom til

Tromsø var «Is-Ola» kommet inn fra Vesterisen, og Per begynte på vårpussen der. En sen ettermiddag han var alene ombord hørte han det ropte på kaia. Han så opp, der sto tvillingene Åshill og Ole og sa i kor: «Mamma sier du må komme opp og spise middag.» Da «Is-Ola» gikk nordover var Per med for å hente fangsten og sakene sine på Halvmåneøya.

«Is-Ola» var hver sommer på Spitsbergen i forskjellige oppdrag. Olje-selskapene hadde vist sin interesse for utmål og boring etter olje der nord. «Is-Ola» fikk chart i 1971 for Aker drilling. Det kom ombord en delegasjon med geologer med Sverre Lofthus som toktleder. De hadde planer om utmål og ville bore etter gass og olje på østsiden av Spitsbergen. Det var Edgeøya og Barentsøya som var interessante. De var spesielt opptatt av hvordan de kunne lande utstyret. Det ble et vellykket oppdrag.

I 1972 hadde «Is-Ola» oppdrag med opprydding av utstyr etter Finas boring på Edgeøya. De fraktet en del av utstyret til Tromsø. De var også med og berget en del utstyr fra «Harengus», eks «Geo Sars». Noe av mannskapet til «Harengus» ble hentet med helikopter til Longyearbyen, men 4 av mannskapet ble igjen på «Is-Ola» for å hjelpe til med berginga av utstyr. De hadde også oppdrag med opprydding etter oljeboring på Edgeøya.

Sommeren 1973 var Oddmar Birkelund med til Spitsbergen, han var formann på Nesvold garveri. Han hadde i mange år garvet fangstene fra «Is-Ola» og var blitt godt kjent med Åsmund, som ville forære Oddmar en tur nordover. De var innom på Bjørnøya og Hopen med forsyninger og avløsningsmannskap. Han fikk seg en frisk tur rundt hele øygruppa. Det var også en del andre turister med. De skaut flere ringsel som Oddmar senere garvet og stoppet ut.

Sommeren 1974 tok Åsmund sin onkel Konrad og broren Kåre med på tur til Spitsbergen med «Is-Ola». De var først innom Bjørnøya og Hopen med mannskapet som skulle være der over sommeren for å reparere og vedlikeholde stasjonsbygningene. Det gikk greit å få i land materialer og til sist mannskap. Da dette

oppdraget var utført, gikk de på safari på østsida, til Halvmåneøya, Edgeøya og Barentsøya.

Konrad var friluftsmann og kjent i sin fjellverden i Indre Troms fra Altevann til Treriksøya. Han hadde også vært grenselos for flyktninger fra Frihetsli til Sverige under krigen. De nøyde seg med fotosafari, for isbjørnen var da blitt fredet, men de skaut noen storkobber og ringsel. Det ble en veldig tur, og Åsmund fikk vist de to sitt yndlingsrike der nord, østsida av Spitsbergen. Konrad har senere fortalt at han fikk sin livs tur med sin nevø Åsmund i Arktis.

I 1975 var «Is-Ola» to turer med turister, han hadde også med hele familien på en tur, kona og alle tre barna.

Sommeren 1976 var forfatter John Michelet med, han skrev senere boken «Orions belte», som også ble filmatisert. Det var høysommer og lyst hele døgnet, ingen problemer med tåke, så forholdene var perfekte for filming. Filmteamet hadde nesten ikke tid til å sove, for de ville ha med seg alt og skjønte at det kanskje var den eneste turen de fikk til et så spesielt farvann som østsiden av Spitsbergen, med fjorder, fjell og isbreer. Filmteamet ble fascinert over at Arktis viste seg fra sin beste side.

På sommerturen til Spitsbergen i 1977, da «Is-Ola» lå for anker utenfor forskningsstasjonen til hollenderne ved Kapp Lee på Edgeøya, kom skuta i brann. Det var ingen fare for mannskapet, de tok seg i land med fangstbåten og tok inn i hytta der. Det var trist for mannskapet å stå på land og se skuta brenne. Dagen etter var hele overbygget utbrent, og bare skroget var igjen. Det var siste reis for ishavsskuta «Is-Ola». Mannskapet ble henta med helikopter til Longyearbyen og tok rutefly til Tromsø hvor de ble oppdressedet. Alle de faste mannskapene fra tidligere ishavsturer ble splittet og dro hver til sitt.

Åsmund kjøpte i 1980 reketråleren «Sagøy» hos Bjarne Johnsen, Tromsø. «Sagøy» var bygd som linebåt i 1967 og ble senere rigget som sidetråler. Da de begynte på rekefiske ble den ombygd med hekkrull for inntak bak. Det ble også bygd shelterdekk og fryseri. Åsmund kom



«Norvarg» på Newfoundland 1981. Foto fra Karl Ragnar Engstad.

i samarbeid med Årseters rederi på Vartdal på Sunnmøre som hadde konsesjon for fiske ved Vest-Grønland. Han fikk leie en konsesjon. Han var selv skipper på turen til Grønland om sommeren, fisket var godt og alt fungerte godt ombord, men så kom en sommerfloing med uvær og den norske flåten som fisket der tok et opphold og gikk inn til Nuuk for å rette opp småfeil. «Sagøy» ble liggende på siden av «Pero» og chiefen på «Sagøy», Ragnar Olsen i Hansengården på Storsteinnes, har fortalt at Åsmund forelset seg i den skuta som han senere kjøpte. Åsmund fortalte om oppholdet i Nuuk at det kom to unge, pene møser på lugaren til han og spurte om han skulle seile nordover for da ville de være med, da de bodde der nordpå kysten. Han fortalte også om ei møse som sa til formannen på rekefabrikken at hun ikke kunne komme på jobb dagen etter for det var kommet inn så mange norske «skibe».

Etter brødrene Jakobsens opphør året før, kjøpte Åsmund og Birger Sørensen fra Svartnes i Balsfjord part i «Norvarg» med 1/3 hver. Guttorm beholdt 1/3. Åsmund var styrmann ombord og sønnen Ole var også med på noen av de første turene til Spitsbergen. Chart var assistanse for kullskipninga og oppdrag for SNSK A/S, frakt mellom Longyearbyen og Sveagruva, som var kommet i drift.



Skipper Guttorm sin siste ishavstur på Newfoundland 1981. Foto fra Karl Ragnar Engstad.

Midt i juli fikk «Norvarg» chart for Norsk polarinstitutt. Thor Siggerud var toktleder. Området for toktet var øst og nord for Spitsbergen i nærheten av Kvitøya. Oppdraget omfattet prøver av sjøvann, plankton i havet, temperatur, havstrømmer, isforhold og dyre- og fugleobservasjoner. Marinbiolog Y Kristoffersen var leder for dette arbeidet. De utførte telling av isbjørn, hval og sjøfugl. Representant for Det norske kongelige videnskapsmuseum var O Frengen, Trondheim. Nord og øst for Kvitøya kom de over en ansamling isbjørn. Ved nærmere undersøkelse viste det seg at det var en død grønlandshval som var åtsel for bjørnene. Det var et arktisk etegilde. De tok mange bilder av bjørnene. Det var totalt 56 isbjørn i området. Toktet ble fullført og var ferdig midt i august.

På høsten fikk «Norvarg» det faste oppdraget for SNSK A/S, assistanse for kullskipinga fra Spitsbergen og frakt med varer og utstyr fra Longyearbyen til drifta i Sveagruva.

I januar 1981 gjorde «Norvarg» sin siste tur til Spitsbergen, Longyearbyen og Sveagruva. Siste tur til New-Foundland gikk også dette året. Guttorm var skipper og det ble avslutninga for Guttorm og mange av mannskapene han hadde hatt ombord i mange år, helt fra 1958, da skuta

kom til Tromsø. Vi kom ombord og begynte rustinga som vanlig med god prat fra tidligere turer, gammel-chiefen Tor poengterte at hans bror og skipper Guttorm hadde én tur mer der borte enn han selv. Tor fortalte også at han var chief på en tankbåt på tur inn til Persiske gulf da nyheten kom om frigjøringa 8. mai 1945. Tor poengterte angående gode fangstfolk: «Han Magne, der inne på Svartnes i Balsfjord».

Etter bunkringa og provianten var tatt ombord, fikk vi sponset salt ved Tromsø bunkedepot. Stueren Steinar, som også var Jakobsen, hadde hjelp av sin far med proviantering og matlaging, han het Torleif. Han var pensjonert stuert og hadde mange turer til New-Foundland fra fangsten ble gjenopptatt der etter krigen og utover 1950-tallet.

Vi forlot Tromsø havn på formiddagen 3. mars, og da vi passerte Hekkingen hørte vi på Tromsnytt i lokalradioen at skipper Guttorm ble intervjuet om sine turer på New Foundland. Vi fikk ei rolig overseiling, passerte nord for Island og sørover Danskestrætet og ganske nært oppunder Kapp Farvel på Syd-Grønland. Vi kom inn i isen og la oss sammen med canadiske «Terra Nova». Guttorm prata på senderen med kystvakta. Det var et normalt isår, ble det opplyst fra kanadisk kystvakts. De kom med helikopter, landet på helikopterdekket og tok med seg skipperen. De fløy innover isen for å observere selkastet. Guttorm fikk se sitt fangstfelt for siste gang, nå fra luften, i 4 timer helikoptertur nordover hele labradorkysten. Tilbakemeldinga etter helikopter-turen var at det var bra isforhold og konsentrert selkast. Ingen brist i selbestanden. Noen av mannskapet ombord hos oss sto under helikopterdekket og så over til «Terra Nova». Plutselig kom det frem en mann bak på skuta med et lever action gevær og skjøt to skudd som traff selen, som er rederi-emblemet i skorsteinen for brødrene Jakobsens skuter. Canadierne jubla og lo av disse påbelstrekkene

Fangsten kom i gang på startdato i fine vær- og isforhold, og vi fikk kvitungekvota på 9000 dyr på vel ei uke. Vi flådde på isen og alle sveivene fulgte med skinnene ombord og Tor, som var dekkssjef under fangsten, snittet løs sveivene og



Veteran. Skipper Guttorm Jakobsen. Foto fra Karl Ragnar Engstad.

hogg av klørne og la dem i kar med rennende sjøvann for kjøling. Etter det saltet hver mann sin del av sveivene.

Etter oppnådd kvitungekvote brøt det ut en storm som begynte å male opp den vinterfrosne isen så det bare ble store flak igjen. Vi gikk inn i en fjord som heter Pockeybaynbay. Inne på bayen lå det mer enn 50 longlinere som var gått inn dit for å søke ly for stormen. Longliner er små skuter under 50 fot som har spesiell tillatelse for selfangst innenfor canadisk fiskerigrense. Da vi kom ut igjen var det bare oppmalt årsfrossen is og noen større flak som hettakallen hadde krøpet opp på etter stormen. Vi begynte å fangste på dem og fikk over 500 dyr på noen dager. Tunge og ryggbiff ble tatt som matvarer. Det ble også tatt vare på kjønnsorganer som skulle som potensmiddel til Østen. Ute i kanten begynte det å krype opp blueback som klappmusa hadde forlatt, og vi fangstet godt i noen dager og rundet 1000 dyr. Da flådde vi på dekk og vi tok både sidekjøtt og sveiver. Siste dagen vi var i isen boret vi Rieberskuta «Arctic Explorer» og leverte 5 plastsekker med kjønnsorganer fra hettakallfangsten som skulle via Canada til Østen. Vi gjorde sjøkart for overseilinga. Vi fikk godt vær på turen østover, gikk sør for Island og langs kysten fra Vesterålen til Hekkingen.

Da vi nærmet oss kysten begynte gutta å ringe for å melde ankomst. Åsmund ringte også sin

kone Torbjørg. Hun fortalte at det var kommet inn en borerigg som lå oppankret på nordhavna, så på kvelden var sundet godt opplyst. Åsmund meldte tilbake at i kveld kommer det inn mange borerigger her ombord også.

Vi ankom Tromsø på kvelden palmelørdag 11. april. Vi leverte hos Riebers anlegg i Tromsdalen, da Norolje var nedlagt. Turen hadde vart under 6 uker. Prima kvitunger ble betalt med 140 kr. pr. stk. Prisen var ikke steget på 5 år, da markedet var på retur. Alle andre utgifter var steget. Lotten ble bra likevel. Vi var bare 18 mann totalt, halvparten av den besetningen som var vanlig i toppårene på 1950 og 60-tallet. Etter levering gjorde «Norvarg» en kort og siste tur til Østisen. Hvem hadde vel trodd at en av de største og mest kjente nordnorske skutene på New-Foundlandsfeltet skulle gjøre sin siste fangsttur til Østisen?

Da var det gått vel 30 år siden Guttorm og Åsmund reiste sammen første gang med «Norsel» til Antarktis. De hadde også reist sammen på mange New-Foundlandsturer og ekspedisjonsturer. Guttorm hadde da jubileum som sertifisert navigatør i 50 år.

Åsmund hadde fortalt om skipper Olaf Johansen på «Norbjørn» at han var en rolig og snill mann, og jeg må si det samme om Åsmund. Han var en behagelig kar å reise sammen med.

Canadiske myndigheter bebudet opphør av fangst på New-Foundlandsfeltet av norske skuter. Etter dette gikk «Norvarg» i opplag og konsesjonen ble innløst og oppgjøret fordelt mellom partshaverne. Åsmund kjøpte skuta uten konsesjon, det viste seg for dyrt å klasse «Norvarg». Den lå i Tromsø en tid før den ble solgt til Tyskland, og Åsmund berget pengene for kjøpesummen. Tyskerne skulle ombygge den for bruk som taubåt, da maskinkrafta var god. Senere ble alt teknisk utstyr demontert og tatt i land, og skroget ble opphugget.

Birger var skipper på Åsmunds reketråler «Sagøy». Sønnen Ole var ombord der, han omkom ombord på skuta i 1982. Det ble ei tung tid for Åsmund og Torbjørg og resten av familien. Åsmund solgte senere «Sagøy» uten konsesjon til en reder i Finnmark.



Skipper Birger Bjørkan. Her fra eit besøk om bord i «Polarstar» hausten 2021. Foto Kjell Garnes

I 1984 kjøpte Åsmund reketråleren «Pero» fra Aarsæthers rederi på Vartdal. Det var en klinket båt som fra starten hadde fangstet hval i Sydshavet. Skuta var nå ombygd til reketråler med konsesjon for fiske i Grønlands farvann. Han omdøpte skuta til «Ole Nordgård». Etter noe år skiftet han til kraftigere maskin og moderniserte rekefabrikken for produksjon av varer direkte til konsum, han vedlikeholdt skuta godt. En av skipperne, som var ombord ved kjøpet, fulgte med skuta og en til, som også var mørning, fikk han ombord senere. Skipperne hadde det privilegium å velge ut det beste mannskapet, styrmenn og trålbass, noe som var viktig for drifta. De var godt kjent på rekefeltene ved Grønland, og de gjorde alltid gode turer. Åsmund drev skuta med godt resultat til 1996. Da solgte han den tilbake til Møre.

Åsmund og Torbjørg kjøpte en frittliggende enebolig i et rolig og landlig område, Alfaz Del Pi i Spania i 1992, hvor de tilbragte en del av fritiden. Torbjørg døde i 1994, men Åsmund fortsatte å bo i Spania store deler av året. Han var en fast giver til et barne -og ungdomsfond i landsbyen.

Fra 1996 kjøpte Åsmund seg inn som partshaver i «Havsel», tidligere «Arnt Angel», bygd med isklasse i 1980 ved Moen slip og mekanisk verksted på Kolvereid. Ikke for å være med selv, men for å være deleier i ishavsskuta. I 1997 ble skuta flyttet til Troms Havfiske II KS, Tromsø. Den var også rigget for reketråling. I 1998 ble den forlenget og sheltret i Polen. Det var mange deleiere, en av dem var Odd Olsen på Andenes, som også var regnskapsfører. Rederiet gikk ikke helt godt. Jan Johnsen fra Røstbakken på Tromsøya hjalp Åsmund mye for å komme ut av deleierselskapet. Han hadde vært inspektør da «Havsel» ble forlenget i Polen, og hadde skjønt at dette ikke fungerte godt. Åsmund gikk ut av deleierselskapet etter 3-4 år med 1 million kroner i tap.



Birger Bjørkan hadde mange år i lag med Åsmund. Her møttest dei for siste gong under ein middag på Skarven sommaren 2020. Frå v. Asle Moen, Birger Bjørkan og Åsmund Nordgård. Foto frå Birger Bjørkan.

Dette var slutten på Åsmunds karriere, som varte fra han begynte som dekksgutt på «Norsel» i 1950 til han sluttet som redfer i år 2000, en periode på 50 år.

Åsmund har aldri vært noen drikker, men han sa til meg: «Når vi er ferdig med denne historieskrivinga tar vi en fest og krymper det litt». Jeg svarte: «Ja, og så tar vi det på strak arm». Men dessverre døde Åsmund 21. januar 2021, før dette skrivet ble ferdig, så vi fikk aldri tatt den festen. Vi som reiste sammen med Åsmund minnes han som en som stelte godt med mannskapet sitt.



Urnenedsettelsen av Åsmund 3. september 2021, ved Elverhøy kirke. Ved grava er Åshild og Tine, hans døtre. Foto Birger Bjørkan.

Åsmund hadde reist fra isbarrieren ved Antarktis i sør og mot isen i polbassenget nord for Rossøya. Han fikk prøve kontrastene i de ulike farvann i sin karriere, fra iskanten i Antarktis, hvor pingvinene svømte som torpedoer rundt båten, og storhvalene beitet i krill-stimene og albatrossene seilte elegant i luften, så nordover til Mellom-Amerika hvor det var hvite strender med badetemperatur hele året, og hai og skilpadder svømte rundt båten, og på land var det palmesus og lettikledte mørkhårede brunetter. Videre nordover til den kalde Labradorstrømmen og Newfoundlandsisen, hvor han hadde så mange gode selfangst-turer. Han var også ved Grønlands vestlige farvann og fikk møte eskimoene i sitt rette element. Så til Vesterisen på fangstturer, med den kalde strømmen fra Polbassenget i Framstretet. Til slutt nordover til Spitsbergen, et farvann hvor han trivdes aller best, og helt nordover til Rossøya hvor han igjen møtte iskanten.

Med dette skrivet har jeg hatt god hjelp av bl. annet guttene fra «Is-Ola».

Plukkfangst:

Heim frå Ishavet

Sælveidaren «Isblomsten» er komen heim til Aalesund med 1800 dyr. Til Brandal er komne «Brandalingen» med 1000, «Harald» med 1700 og Brandal med 700 dyr.

(Møre laurdag 30. juli 1921)

Sælfangsten.

Sælfangeren «Lysningen» kom i går til Brandal med fuld fangst, 25-2800 dyr. Ogsaa «Fangstmand» er kommet hjem med fuld fangst. «Furenak» er kommet med 16-1800 dyr.

(Søndmørsposten, mandag 25. juli 1921)

Til Hvitesjøen

Dampkutter «Signalhorn» av Brandal ved Aalesund ligger i disse dage paa havnen her paa gjennemreise til Hvitesjøen. Mandskap skal paamønstres her i Bodø i dag. Kapteinen uttaler at det ikke var saa mange som ruster fra Aalesund iaa. Antagelig blir det flere til Grønlandsstrædet 2den tur.

(Nordlandsposten lørdag 19. mars 1921)

Svensker hentes fra Jan Mayn

Der forberedes nu en ny ekspeditiion til Jan Mayn. Hvilket fartøi som skal anvendes, er endnu ikke avgjort, men man haaper, at skipsreder Brandal som igaarafte vendte tilbake fra Kings Bay, vil la et av sine fartøier, som er paa hjemvei til Aalesund, ta turen om Jan Mayn da der er folk, som skal hjem derfra. Det er en svensk ingeniør, Nachinsons, skjærpere, som ledes av Birger Jakobsen, og som fulgte med Schjeldrup i fjor paa rævefangst.

Disse hadde anledning til at returnere med ingeniør Eckerolls fartøi, men foretrak at vente for at fange levende ræv.

(Romsdalsposten lørdag 15de oktober 1921)

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



Skinnhua til far

Av Wenche Hovlid Sortvik

Wenche Hovlid Sortvik (48) frå Eltvik på Stadt er høgskulelektor ved VID vitenskapelige høgskole i Bergen. Som gjesteskribent i «Isflaket», skriv ho om faren Wilhelm Hovlid. Han var sonen til Petter Hovlid som vaks opp på Hareid, gifta seg med Sigrid Sandvik og slo seg ned i Eltvik på Stadt.



I instegangen rett ved utgangsdøra, hang det ein stor knagg i huset i Eltvik. Der vart kjeledressar og andre arbeidsklede hengde opp; lett å hive på seg, både til fjøsbruk og anna arbeid på sjø og land. I alle år var dette òg den faste plassen til ei gamal skinnhue. Ikkje så pen lenger, prega av tidens tann. Litt stiv i skinnet og falma i fargen, men fullt ut brukbar. Og brukt vart ho, især gjennom dei stormfulle vintermånadene i ytste havgapet på nordsida av Stadlandet. Det var skinnhua til far min, Wilhelm. Ingenting kunne verne mot både kulde og blåst. DET var det ingen tvil om, i fylgje far. Godt fora, med garva skinn og øyrelappar som kunne knytast under haka. Dersom nordavinden gav litt tål og det vart temperaturar som var til å leve med, kunne både øyrelappane og skjoldet bindast opp.

Hua var frå far sine dagar på ishavet. Far fekk ofte ein eigen glans i auga når han fortalte om turane «opp i isen» på selfangst. Om ishavsskutene «Sjannøy» og «Aarvak». Om utfarten, kring 20. mars; frå gryande vår her heime til isøydet i Vesterisen. Om krevjande isforhold, tøffe stormar og om gleda ved å kome heim når turen hadde vore god. Var ein heldig, kunne ein få full fangst berre på nokre veker. Men, tidvis kunne turen vare til langt ut i mai.

Mang ein gong fann far fram albumet med bilete frå tida på «Ishavet». Og kvart bilet var ei lita historie i seg sjølv. Smilande karar i arbeid med

fangsten på dekk. Endelaus is. Eit spektakulært landsskap. Karar med hakapik og dragarkrok, langt ute på drivande isflak. Grønlandssel og klappmyss, whitecoat og blueback var ord som hyppig vart nytta i far sine forteljingar. Dei unge karane som smiler imot meg på bilet i far sitt ishavsalbum, er blitt gamle no. Nokre har gått bort. Og med dei er mange historier frå ishavsturane i ferd med å gå i gløymeboka. Men, blikka til karane på bilet i albumet taler enno sitt tydelege språk! Dei vitnar om både vågemot og kanskje aldri så lite eventyrlyst! Vesterisen vert skildra med den største respekt av ishavsfolk; feltet med den tøffaste isen, dei verste stormane og dei barskaste tilhøva. Karane som reiste på ishavet, visste at dei la ut på ei farefull ferd. Dei hadde ingen garanti for å kome vel heim. Men bilet vitnar også om noko meir; at selfangst var ei tydingsfull næring. Ei næring der fangstfolk langs kysten på Nordvestlandet fann levebrødet sitt gjennom generasjonar. Innkoma frå selfangsten var kjærkomen for kystfolket. Både skinnet, kjøtet og ikkje minst spekket hadde verdi. Spekket var næringsrikt og vart også nytta som olje til drivstoff.

Vesterisen, området frå Jan Mayen og inn til Grønland, var skutene frå Nordvestlandet sitt fangstområde. Eit område der vèrgudane kunne vere nådelause og forholda ekstreme.

Ismassane i Vesterisen har rive seg laus frå Nordpolbassenget og kjem drivande med straumen sørover. Dei største flaka som isen fører med seg, kan stikke over ei mannhøgd over havflata. Dette vert kalla «polarbaksen». På kalde dagar frys også vatnet kring polarbaksen og vinterisen til nyis. Når Vesterisen etter kalde og stille dagar vert utsett for opprørt sjø, vert nyisen brekt opp, og det vert danna isgraut. Om storm bryt laus, kan dei veldige ismassane verte pressa saman. Og var det ein ting som var sikkert, så var det at vårstormane kom, medan skutene var på fangsttur!

Påskestormane i Vesterisen var årvisse; det vart liksom ikkje påske før ein hadde hatt ein storm, sa far. Nordausten er den sterkeste og farlegaste vinden i Vesterisen. Når stormen kom, var det viktig å finne ein plass i ly inne i isen - med lite dønningar – men heller ikkje så langt inne at skutene kunne ise seg faste. Å fylgje med



Mannskap på Aarvak, truleg i 1962. Wilhelm Hovlid med skinnhua står lengst til høgre. Bak han står Trygve Holm, med skyttar Odd Eiken i midten.

vindforhold og barometertrykk var umåteleg viktig! Trass i alle hjelphemiddel skutene har i dag, seiast det at skipperane framleis har eit næraast heroisk forhold til barometeret; det reagerer umiddelbart på forholda.

Det gjekk ikkje alltid bra. Mange skuter med mannskap kom aldri heim. I 1917 kom 6 skuter vekk på ishavet. 74 mann døydde, mange frå Sunnmørstraktene. Dette var før radio var vanleg om bord.

Folk heime forstod ikkje at ein katastrofe hadde skjedd før langt ut på sommaren, då dei andre skutene hadde vendt heim.

Forlisa i 1952 har også skapt varige spor i ishavsmiljøet. 5 båtar forsvann sporlaust under ein storstorm i Vesterisen i byrjinga av april dette året. 78 menn omkom, 46 koner og 98 umyndige born mista forsøgjarane sine. Restar etter skutene vart aldri funne. Ingen av dei sende ut naudmelding over radio. Heller ikkje i dag veit ein sikkert kva som skjedde. Trass i farer og tragediar, var det stor stas når ishavsskutene vendte heim. Ein eldre ishavsmann frå Sunnmøre skildra det som «vårens vakraste eventyr» når båtane kome attende frå selfangst og skulle gjere klart for levering. Eit yrande folkeliv i hamna! Lukta av spekk og høge haugar med selskinn.

Lukta av spekk er sjeldan ved budene på Nordvestlandet i dag. Skinnhua til far og eit gammalt ishavsalbum fortel om ei tid som er forbi på desse trakter. Ei tid som yngre generasjonar kanskje veit lite om. Eg skulle ynskje at eg hadde spurt om mykje meir då far fortalte. I mitt stille sinn kan eg berre tenke meg korleis det var; hardt arbeid, enkle forhold, tidvis dramatikk, men mykje glede når fangsten var god og alt gjekk godt. Det vart sterkt samhald mellom karane som måtte stole fullt og heilt på kvarandre. Mange av dei knytte varige band, og heldt på kontakten livet ut. Og - det er ikkje utenkeleg at praten ofte streifa kring nettopp «vårens vakraste eventyr».

POLAR BOKA

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 sjølv 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

Reidar Urke blar i minneboka.

I august 2021 deltok «Polarstar» på Trebåtfestivalen i Ulsteinvik, og Ishavsmuseet var med om bord og formidla polarhistorie. Det kom svært mykje folk om bord i skuta, og ein av dagane fekk vi besøk av Reidar Urke som hadde mykje artig å fortelje frå fleire turar på ishavet. Eg baud han opp i skipperlugaren og det var ein sprek 89 åring som klivra leiderane opp. Der fekk eg ein god samtale med han. Her kjem eit utdrag av samtaLEN.

Når var den første turen din på ishavet Reidar?

Ja, første turen min var med «Brandal» som då var nyombygde på Hatlø etter at den sokk under krigen. Oppatt bygginga tok fleire år, men det året den var ferdig der så var ein medlem i familien, han «Kjos» som han vart kalla, han var stuert då der. Elias Urke heite han. Så då vart eg messegut med han den første turen til «nye» «Brandal».

På overseglinga til Vesterisen så var vi i land på Jan Mayen nesten heile Vesterisflåten. Det bles opp til eit uver nordafor, så den einaste plassen vi kunne ligge i le var i bukta der på Jan Mayen. Så då tok vi ein fangstbåt frå kvar skute og reiste i land der og besøkte folket som var på stasjonen. Så... Det vart no mykje rart der ja. Dei hadde nok laga seg meir enn éin øl-dunk ja, og dei som ville fekk no ta til seg av dette sjølvsagt.

Eg hugsar han Halvar Bigset, han var fangstmann på «Brandal», han kom i prat med ein kar der og dei vart ueinige om nokon krigsgreier. Han Halvar var jo ute under krigen og hadde god greie på det. Men diskusjonen vart så pass opp heita at dei barka i hop og slost der då. Han som var på stasjonen han hadde ein hund liggande der. Han var still og roleg han, men plutseleg så reiste han seg opp og reiv trøya av han Halvar. Eg hugsar det godt, det var ei slik saueskinnsjakke. Men då trekte han Halvar seg.

Neste tur eg hadde var med «Isflora» som maskingut, eit par år etter. Då hadde eg vel



Inspeksjon på Hatlø, og klart for prøvetur for den ny- oppbygde «Brandal» i 1947.

rokke å verte 17 år, og dette var til Newfoundland. Dette var det året «Polarbjørn» brann opp, altså i 1949. Så då fekk eg sjå når mastra datt. Men det var ein fantastisk brann, eg har aldri sett maken. Det var som ein gedigen eksplosjon i heile skuta. Den var jo full av olje og spekk og... Flammane sto høgt til vers, og till slutt så for den svære tremasta. Nei, det var fort gjort, pang så var det vekk.



«Polarbjørn» brenn, og folket har begynt å gå på isen. Foto frå Roy Myrseth

Så De på «Isflora» var rett i nærleiken då?

Ja, vi var tett at med dei. Vi var ei av første skutene som kom fram der. Eg hugsar han Olsen, skipper Olsen frå Ålesund, han hadde også vore krigsseglar og vore i England under krigen. Han hadde ein pistol og eg hugsar at han tok tre saluttar til ærverdige «Polarbjørn» når ho sokk. Nei det var litt spesielt ja. Vi vart sikkert spurde om å ta folk, men så kom der andre skuter til, men eg klarer ikkje å kome på kva det var. Kunne det vere «Jopeter»? Det var ein stålåt.

Nei, det var vel «Illinois» som kom til å tok mannskapet først, og så vart dei sende om bord i «Herøyfjord» etter kvart.

Ja, det var det ja. Det var vel slik at når dei kom i Nordsjøen så fekk dei slagseite og «Polarbjørn» mannskapet trua skipperen med å gå til Island. Det var vist nesten mytteri der. Det var vel skuter frå Brandal som gjekk til havs og berga dei?



«Polarbjørn» i brann, «Illinois» har kome til. Mastra står enno, og framleis er det folk om bord i «Polarbjørn».

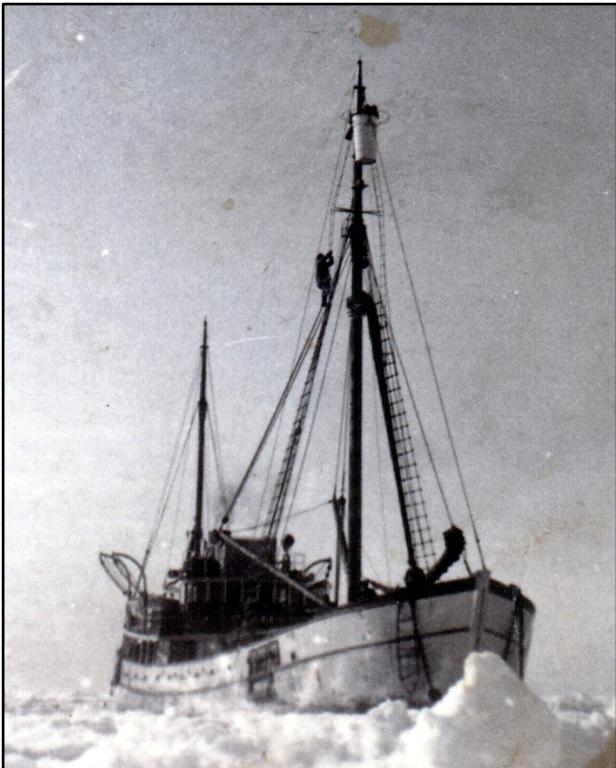
Ja, «Brandal» og «Flemsøy» kom til der på veg heim frå Vesterisen og berga til slutt begge mannskapa der då.

Ja, det måtte vere spesielt for «Polarbjørn» mannskapet å verte berga to gonger. Eg kjende mange av dei.

Men sjølve brannen på «Polarbjørn», den skjedde so fort den at ingen ting vart berga?



Overbygget er borte grunna brannen og mastra har kvelva. Det meste over dekk er borte. Foto Ishavsmuseets arkiv.



«Isflora» i tett is.

Nei ikkje noko. Dei fekk ikkje med noko mannskapet heller, eg trur nesten dei hoppa på isen slik som dei stod. Dei fekk vel kanskje trive

med seg ei jakke, eg trur ikkje det var nokon som fraus eller noko slikt då. Men dei var heller ikkje lenge på isen før dei vart tekne hand om.

Men var der andre skuter i nærleiken som du hugsar?

Nja, det var vel «Isflora» og så kom den der «Illinois» til, og eg trur det var ei Canadisk til som kom der, ei litt mindre skute, men eg kan ikkje hugse namnet på den. Men eg gløymer aldri den enorme logen. Når oss fekk meldinga om at der var brann så såg vi berre litt røyk, der var ikkje nokon loge å sjå. Så vi gjekk for full fart for å berge folk. Det var slakk og fin is, så det var ikkje noko problem å kome fram. Men når vi nærma oss så begynte logen å kome, og når vi låg ei 50-100 meter i frå så var det som ein eksplosjon. Kolossalt kor det begynte å brenne. Det var vel ikkje nokon stad om bord det ikkje brann.

Men «Isflora» var vel også ny?

Ja. Det var berre andre turen. Dei rakk akkurat fangsten i 1948. Det var ein bra båt, men det var lite maskinkraft. Hadde vi vorte faste hadde vi nok måtte leie der til det vårest. Men dei manøvrerte den fint. Det var han som kom vekk på «Buskø» som var første skyttar, Peter Liavåg. Han handterte «Isflora» veldig bra, og vi gjorde ein bra tur. Lidvard Ulstein var maskinist der i mange år. Men vi gjorde ein bra tur då i 1949. Etter denne turen så vart det ikkje så mykje ishavsgreier på meg på nokre år.

Men du nemnde at du var på verkstaden til Liaaen i Ålesund då «Polarstar» kom ny frå Skottland?

Ja, eg var om bord i «Isflora» og oss låg der å jobba då den kom inn der på kvelden. Det vart mykje styr når den kom der ja. Det var stor stas når skuta kom til kai. Eg meina å hugse både Marø og Sigmund Bøe opp i huset, men eg er usikker på kven som eigentleg var skipper av dei. Lurer på om det formelt var Sigmund Bøe. Og han var også skipper på «Polarhav» då eg hadde min siste tur på ishavet.

Men korleis var det når «Polarstar» kom der då som den første ishavsskuta i stål?

Nei, det var svært ja. Svære greier i forhold til treskutene som vi var vant med, sjølv om både «Brandal» og «Isflora» var nye så vart dette noko heilt anna. Og det vart ei enorm folkevandring til kaia der som «Polarstar» la seg, både på kvelden og dagen etter. Men eg hugsar spesielt dei svære davitane som «Polarstar» hadde, det er det sværaste eg har sett. Eg trur dei måtte ha tenkt at dei skulle ha svære notbåtar opp der... hehe. Enorme greier. Men det var ein flott båt ja. Stor stemning når den kom der, og sjølvsagt vart det no litt festing utover natta. Men dei svære davitane... Steike det asso..

Så vart eg vel med to turar på «Melshorn», første turen var ein god tur, men den andre noko mindre, og mest gammalsel. Eg trur dette måtte vere i 1959 og 1960. Etter dette så gjekk eg om bord i «Polarhav» i 1961, og det skulle verte ein noko meir spesiell tur. Eg skulle eigentleg ikkje



«Polarstar» med dei svære davitane. Her er den nett kome til Liaaen og har framleis namnet «Polarfart» på skutesida. Dette vart raskt endra då det gjekk opp for reiarane kva namnet tydde på Engelsk. Foto Sigmund Bøe.

vere med heller, for no hadde eg teke fast plass på skipsverft, og det var litt vanskeleg å kome seg fri, men eg fekk till slutt klarsignal om at eg kunne få reise til Newfoundland.

Men dette vart ein tur som eg aldri kjøme til å gløyme. Det var slik at eit problem slo i hel eit anna heile turen. Vi kom bort til Newfoundland og då vart ein fangstmann sjuk, nerve sjuk, og vi måtte berre kurse inn til St. Johns med han. Men det gjekk ikkje, der var det masse is og vi kom oss ikkje inn same korleis vi bauga og stanga. Vi kom aldri så nær at vi såg i land. Det vart mykje styr der og han «Kalle», Karl Karlsen, sette seg i sving for å prøve å få ut eit helikopter og hente den sjuke, og dette ordna seg dagen etter. Men så ville piloten ha med seg ein mann ekstra, han ville ikkje ta ein mann som var sjuk åleine. Men til slutt så lukkast vi å overtale han til at han gjorde det åleine. Så det gjekk no bra til slutt å få han til land.

Men tida gjekk, og no måtte oss i full fart begynne å kome oss på feltet der som selkastet var. Men vi kom berre eit par tima ut og så kom der enorme mengder med is veltande nedover feltet. Enorme ismassar. Og vi vart snart liggande faste i isen, og «Veslekari» var faste der i området også. Ho kom der nok eit par dagar før isen sette skikkeleg saman, for den var komen inn i kastet der. Skutene som ikkje hadde våga seg inn der dei låg faste lenger ute. Vi tok om lag 3000 dyr, gjekk ut med langjollane som var eit par km. og greidde å fange litt. Fangstfolket var så langt fram på isen at vi såg dei ikkje frå skuta. Dette gjekk føre seg i to-tre dagar, men då sette det til med ei skikkeleg isskrusing. Og der låg vi. Vi var no litt nær den Nordlandsskuta «Nordvarg», var vel om lag 200 meter i frå dei då det fraus til og skrudde i hop.

Men så begynte den brått å kome nærmare og nærmare, og flaka røyste seg på høgkant der. Og til slutt så kom han og la seg heilt på styrbordsida med oss, heilt attåt.

No var jo den skuta lita, eller i alle høve mindre enn «Polarhav», så flaka for inn under skuta og letta den, og oss får den nesten inn over dekk, og legg inn heile rekka på styrbord. Dette stod på



«Polarhav» faste i isen på Newfoundland 1961.
Foto frå Johan Petter Brandal.

omtrent i eit døgn før det slakka av igjen og seig ut, og heldigvis så greidde dei å få han avgarde slik at han for attom oss.

Men faste låg alle saman. «Polaris» for eksempel, der for isen opp under akterenden, letta akterenden opp, og så kom isflaka inn under og tok roret og la det ned på isflaket, og der vart det liggande. Dei fekk berga det seinare med slo en vaier rundt, ja, dei måtte no til med mykje anna også, taljar og styr, men dei greidde å drage det på isen og fekk det inn igjen på akterenden. Dei fekk det ikkje på plass igjen naturlegvis, og seinare skulle vi få jobben med å slepe dei til Noreg når vi ein gong kom no fri av isen. Men vi vart liggande slik i ti og ei halv veke. Det var svart over alle isflak med bos etter oss.

Der låg vi, og så begynte neste problem. Så fekk isen tak under «Polarhav», på babord side, og det var feil side for der var inntaket på kjølevatnet for lysmotor så den begynte å gå seg varm. Det ville verte eit tidsspørsmål før vi måtte stoppe den. Men vi lurra med det ei stund.

Så sette 1. styrmann, han Jarle Sandvik i gang og skulle bruke dynamitt. Han hadde vore bort i dette mange ganger og var ekspert på det. Sandvik hadde med ein stor bunt med langtrode av bambus som låg klare opp på galgedekk. Det var slett ikkje tilfeldig at der låg en bunt med bambustrode, dette kunne han. Så surra han dynamitt på enden på troda, stakk den så langt ned han rakk, og så, pang...

Eg var no redde for skroget etter alle salvene, men ho tolte godt smellane som kom. Sandvik heldt på å skyte mesta heile dagen. Det kom stadig opp små knultra etter skytinga, og mykje av dette tok vi inn på dekk så det ikkje skulle legge seg langs skutesida å fryse til. Vi hadde også med ei not, eller «pislestnett» som vi av og til brukte å heise om bord selungar med. Dette nettet greidde vi å slakke ned med langtrodene, og fylte med isknultra og sørpe og hivde bortover isen.

Dette hjelpte godt og lysmotorane fekk etter kvart nok kjøling til å halde dei i gang. Skuta retta seg opp att også. «Polarhav» var ei stor skute så det skulle no noko til av iskrefter også. Men vi såg ofte det at når dei største flaka kom deisande så måtte ho likevel gje etter. Men det gjekk no bra.



«Veslekari» fast i isen på Newfoundland i 1961.
Foto frå Magnar Aklestad

Men så var det «Veslekari» som sende ut melding om vanskar. Dei hadde store problem og måtte kanskje forlate skuta ganske snart. Dei hadde vel leie der snart 14 dagar. Vi såg ho ikkje med augene, men med kikkert såg vi den godt. Så det var avstanden mellom oss.

Dagane gjekk, og dei vart lengre og lengre. Vi satt om bord i «Polarhav» ein heil gjeng med ungdomar som ikkje hadde noko å ta oss til med. Så vi fann ut at vi skulle gjere ein marsj over isen over til «Veslekari». Det var han Hermann Bakke, Per Røyset og eg. Vi bestemte oss for at vi skulle begynne å gå om natta, eller med det same det begynte så smått og lysne. Det var lange dagar der borte.

Så vi gjorde oss klare og starta å gå over isen mot «Veslekari». Eg hadde med meg bloggarkniven i belte og ein hakapik, og så hadde vi med oljeklede. Oljekleda hadde vi ein ide om at dersom vi fann noko å berge der så

hadde vi noko å drage tinga på tilbake. Så langt tenkte vi, men vi tenkte ikkje på at der kunne vere isbjørn i området. Heite det. Vi kom halvvegs bortover då fann vi kadaver av sel som isbjørnen hadde forsynt seg med. Då var vi ikkje høge i hatten. Vi hadde kun hatt hakapikane våre å forsvare oss med om han skulle dukke opp på nytt.

Vi hadde rekna ut at det skulle vere ca. 10 sjømil og gå over isen. Vi kom no etter kvart fram til «Veslekari», men då var det berre det av skuta som var over dekk som var over vatn. Eg tenkte at eg skulle gå opp i tønna og sjå om langkikkerten framleis var der. Det hadde vore ein fin gjenstand og fått med seg.

Eg starta å klatre og då låg skuta 30-40 grader babord skeiv, så eg gjekk opp på styrbord side og då var det no nesten ein slakke å gå i. Men så kom eg opp i spenna der riggen gjekk ut igjen og opp i tønna. Når eg tok i lausriggen så kjende eg at heile greia levde, og alt av stag hadde slakna av og eg begynte å lure på kva i alle dage det var eg heldt på med. Men det var ikkje så



På «Polarhav» 1961. Hermann Bakke, Reidar Urke og John Helland. Foto fra Johan Petter Brandal

mykje å tenke på anna enn å kome opp i tønna. Så eg fortsette opp og såg over tønnekanten, men der var ingen kikert, og då var berre å kome seg hurtig ned igjen.

Så stod vi der å lurte på kva vi skulle gjere. Der var mellom anna ein del skinn på tankane om bord, men det var for langt nede, rommet var jo fullt av vatn. Så såg vi redningsflåten som var nokså ny og moderne, så vidt eg hugsar så var det ein 12 manns flåte av den oppblåsbare sorten. Den var så tung at det var ikkje vidare vi greidde å få den ned på isen. Men då laga vi til oljehyrene som vi hadde med oss, og la inn under og laga til med hakapikane og nokre dragartau. Så av dette så prøvde vi å lage til ein patent som ein slags pulk. Det vart ikkje så hakke gale, men det var tungt ja. Men etter kvart så begynne oljekleda å verte utslitne, og vi måtte stadig bygge om denne pulk-patenta vår. Det gjekk mykje tid til dette. Vi var ikkje så lenge ved skuta, vi gjorde der ingen ting.

Vi var komne om lag halvvegs tilbake då det begynte å mørkne. Kor mange timar vi brukte på vegen tilbake det hugsar eg ikkje, men mørke kom, og då begynte folket på «Polarhav» å ane uråd og lure på kvar karane på isen var. Då sette dei på lyskastarane og lyste i retning av «Veslekari».

Dette var det verste dei kunne gjere, det var rett i augene på oss og vi vart blenda. Eg gjekk meg rett i ein blåis med andletet først og slo av nasen. Blodet fossa ei stund, men stoppa då det fraus til, men eg hadde ikkje følelse i ansiktet i det heile. Men vi kom oss om bord igjen etter mykje kav, og vi berga også om bord flåten. Nasen min fekk behandling av 1. styrmann Sandvik som smurde på noko stoff der, men han var ikkje heilt fornøgde, han snakka ei stund om at eg burde ha vore på sjukhus. Men det vart no ikkje og det gjekk no for så vidt bra. Den er ikkje heilt god den dag i dag.

Men korleis var isen då på den lange ferda, var det skruis eller fin is å gå på?

Det var begge deler, men ikkje så gale som det var rundt «Veslekari» og rundt der som vi låg faste. Det var også nokre øyar vesta på oss som det også skrudde rundt og flaka røyste seg noko voldsmot rundt desse holmane der. Det var i området der det var verst. Men det var fint å gå i dagslys, men når mørke kom då fekk oss litt problem med å gå.



Sjøen står innover dekk på «Veslekari» som heng på isen. Foto fra Magnar Aklestad.

Men mannskapet på «Veslekari» hadde forlete skuta når dokke kom fram?



«Norbjørn» på Newfoundland 1961. Foto frå Johan Petter Brandal

Ja, då hadde dei forlete skuta. Vi hadde høyrt at dei hadde gjort det, og vi hadde kanskje ikkje gått den turen om dei framleis var ved skuta. Dei vart vel henta med helikopter og tatt inn til Halifax så vidt eg hugsar. Så låg der ei nordlandsskute 4 mil nordom «Veslekari» og dei klarte å skøyte vaierar og kom nesten fram til «Veslekari», og det var snakk om at dei klarte å «stele» 3-4000 dyr. Eg trur dette var «Norbjørn».

Elles so va no der ein del friske ungdomar om bord, og det var ikkje så vanskeleg å overtale stuerten til å gje dei sukker. Dei hadde også fått to store ballongar som hadde vore surmjølk på så det vart ein skikkeleg «bjønnafest» etter at vi hadde leie der ei 6-7 veker. Du kan skjøne vi var leie etter alle desse vekene. Men det gjekk no slik det måtte gå, og enkelte tok no inn vel mykje av dette brygget. Eg hugsar eg sto i byssa, då kom han Sigmund Bøe inn, han hadde nok høyrt kva som gjekk føre seg, han såg på oss i byssa men sa ikkje noko. Så gjekk han bak i messa, og der var det «full fyr». Han gjekk inn og såg seg rundt, men sa ikkje eit ord og gjekk oppatt i lugaren. Men berre med den runda og blikket så

hadde han dempa festen. Ein støvande kjekke kar han Bøe.

Det var ingen av befalet som var med på festen det var berre fangstfolket. Men han Bøe hadde sagt frå til han Sandvik dagen etter at han skulle finne sakene, kome fram på dekk, og slå det vekk. Det fekk han Sandvik klar beskjed om å seie til karane. Så det vart full oppstilling på dekk. Ja, av dei som klarte å stille i alle fall. Så det vart med den festen ja.

Så høyerte vi det etter ni veker at han Bøe hadde fått ei melding frå han Kalle Karlsen i St. Johns at der skulle kome ein stor isbrytar som eg meina å huske skulle vere «Manhattan». Han skulle kome dit etter eit anna oppdrag i ei bukt inne i landet der to stålbaatar hadde stranda og ikkje greidde å kome seg ut før isen stengte igjen, fullasta med kis trur eg det var. Så denne isbrytaren skulle inn å hjelpe dei, og då hadde Kalle fått lovnad om at det kanskje passa og svinge ut til oss å hjelpe oss lause. Så dette vart eit stort håp for alle norske selfangrarar som låg faste.

Og isbrytaren kom den, og det er det sværaste eg har sett. Vi stod å såg på når den kom, og vi venta på å sjå isflaka kor dei letta seg. Men nei, han gjekk med god fart rett gjennom isen, ikkje



«Polarhav» og «Polaris» i lag på Newfoundland, her i 1964. Foto frå Knut Harald Hansen.

noko stopp og rennfart. Men han gjekk beine vegen gjennom isen og kursa inn til lastebåtane, og ikkje noko røyk heller. Gjennom tjukk is, vi såg nesten ikkje noko meir enn overbygget på den når han passerte fram i isen.

Eg hadde ikkje trudd det skulle gå an. Og dagen etter så begynte vi og sjå i noko som skjedde, då kom han attende med to store stålåtar bak seg fulle med jern. Måtte vere båtar på ei 15-20000 tonn, og då dei kom på høgde med oss så rekna vi med at no svinga han.

Nei, ikkje tale om. Han Bøe kontakta han Kalle og fortalte at no var isbrytaren på høgde med oss og om ikkje det gjekk ann at dei kom og besøkte oss også. Men nei. Han Kalle kunne ikkje gjere meir, han hadde prøvd å få dei ut, han hadde vore i kontakt med det militære i Canada for å få løyve, men hadde berre munnlige lovnadar på at dei skulle sjå. Men det gjorde det visst ikkje, og der passerte dei oss, og vi låg der framleis like faste.

Eit par daga etter så høyrdet vi det at «Melshorn» hadde sett ei sprekke i isen langt ut i havet. Og denne sprekka kom nærmare og nærmare. Og

den kom rett på skuta, kanskje berre 10 meter skeivt på, og dermed fekk «Melshorn» sjansen til å kome seg ut. Klarte å følge sprekka eit par mil, og dermed klarte dei å kome ut. Dei greidde også å fange ein del gammelhund siste tida der og på veg ut, så dei var vel kanskje einaste skuta som kom heim med noko særleg sel dette året.

Så var det då dette med «Polaris» som låg der å hadde ingen ting å hjelpe seg med. Maskin sjølv sagt, men dei hadde ikkje ror. Kalle og Canada ville ikkje ha noko med dette å gjere så det vart bestemt då at han Karlsen på Brandal skulle få oppdraget med å slepe «Polaris» tilbake til Brandal. Så han Karlsen berga seg nok ein del økonomisk der. Og det trengte han nok, det vart bomtur på alle skutene hans på Newfoundland dette året.

Så vi tok «Polaris» på slep. Men når vi kom i Atlanteren så fekk «Polarhav» problem med at det vart for tungt og dermed så reiv eit stempel seg. Så vi vart liggande der å plukke ned stempelen på «Polarhav». Dette heldt vi på med i to døgn før det var klart igjen, og medan dette stod på så gjekk maskina på «Polaris» slik at dei låg og bakka forsiktig og heldt skuta i frå opp i vinden. Men det var forholdsvis godt ver så dette gjekk bra.

Vi kom til Ålesund 15. mai og rakk så vidt heim i 17. mai toget. Så det var no den turen.

Men så hadde vi då eit problem vi tre karane som hadde vore på besøk om bord i «Veslekari» og henta redningsflåten. Eg var ute i Kongens gate på ein utstyrssbutikk og fekk tak i nokre brosjyrar der på redningsflåtar for å finne ut kva prisane var på slikt. Eg torde ikkje å nemne kvifor eg ville vite det, og at vi kanskje skulle selje «tjuvgods».

Vi fekk dermed greie på at ein slik flåte som vi hadde kosta 12.000 kroner. Så diskuterte vi då ein del om kva vi skulle gjere, og til slutt fekk eg oppdraget og skulle ringe han Elling Aarseth, reiaren for «Veslekari». Han hadde også kontor ute i Kongens gate. Så eg gjekk no bort der til han og slapp inn på det svære kontoret hans. Der var det ein stol ved døra og ein svær skinnstol som han Elling sat i. «Eg forstår at du har ein del å fortelje», sa han Elling. «Du får ta med deg stolen hit», sa han. Og det gjorde eg, sat framfor skrivebordet hans Elling, og var ikkje høg i hatten i starten.

«Kva veit du om «Veslekari» og alt som hadde gått føre seg», spør han. «Fortel meg alt du veit». Så fortalte eg han om turen over isen og kva vi hadde berga frå «Veslekari». Så sa eg til han det, at eg hadde også høyrt at «Nordbjørn» hadde klart å ta 3-4000 skinn frå «Veslekari» og drege om bord til seg. Vi låg 10 mil i frå så vi hadde ikkje sjans på noko slikt.

Men så var det denne flåten da. Ja, seie eg, det er ingen som veit om dette utanom vi tre og nokre i mannskapet på «Polarhav». «Nei for all del», seie han Elling, «denne er nok oppført som tapt i forsikringspapira. Så dette må vi prøve å ordne opp i og ikkje kome vidare ut, det må du love meg». Ja, sei eg, det er ikkje noko problem det, men eg vil no ha eit oppgjer for denne flåten som vi har berga. «Ja, greitt, kva kostar den», seie Elling. Nei, sa eg, eg var innom en butikk på vegen hit og der kostar denne flåten 12.000,- kr.

Vi var tre personar som kjempa og berga denne, så vi forlanga 6.000,- kr, og så er vi ferdige med saka. «Heilt flott», sa Elling. «Køyr flåten ut på Skjerva, der finn du ein mann som tek i mot den,

han skal få god beskjed». Så skreiv han ut ein sjekk til meg, og vi var veldig godt fornøgde, og det var sikkert han også.

Nei, det hadde vel kanskje kunne blitt litt etterspel dersom det kom ut at denne var berga samstundes som den stod oppført som tapt i forsikringspapira. Men noko anna hadde der ikkje vore å stele frå «Veslekari». Slik ho låg når vi var der så kunne vi gå rett frå isen og inn i styrehuset. Så djupt låg ho i vatnet. Og i hop pressa. Rorhusrutene var knuste av presset. Så dei hadde nok vore tidleg ute dei som greidde å ta skinna. «Nordbjørn» hadde nok ein grei tur dei som hadde litt fangst og kunne ta skinna frå «Veslekari» på toppen av det. Trur kanskje dei hadde rundt 8.000 dyr denne turen der dei fleste hadde bom.

Så med denne turen så var det slutt på selfangsten for min del. Eg vart ikkje nokon veteran, det var berre ein tur inn i mellom. Men det var spesielt to gode turar med «Melshorn». Eg hadde gifta meg og bygd hus i dei dagar, så dei turane kom verkeleg godt med. Å sidan vart eg verande 31 år på Hatlø Verkstad. Ein veldig god arbeidsplass. Bortsett frå nokre veldig få turar på fiskeri så var eg på verftet.

Men turen til Newfoundland i 1961 den gløymer eg aldri.

Eg var også med ein brukandes tur med «Polaric» til Vesterisen med skipper Olav Åsmo.

Takk Reidar for ein koseleg prat i skipperlugaren på «Polarstar», 73 år etter at du var med å ta imot den på Liaaen, nybygd frå Skottland.

Webjørn Landmark

Svalbards rike miljøminner

Av Linn Bruholt (UiT – Norges Arktiske Universitet)

Et nytt forskningsprosjekt med søkelys på historier om forandringer på Svalbard.

Svalbardmiljøet er kjært for mange. Fastboende, guider, besøkende, jegere, fangstmenn og mange andre vet mye om øygruppa der de har reist, observert og erfart ulike sesonger og værforhold. De har sett fra år til år hvordan dyrne migrerer og fuglefjellene fylles av liv og fugleskrik. Disse observasjonene er unike, og en viktig ressurs! Forskere har gjennom tiår samlet vitenskapelige data på forandringene i miljøet over tid, men det kan være vanskelig for dem å ha samme tilstedevarsel i et miljø som stadig er i endring.

kommet gjennom førstehåndserfaringer med Svalbardmiljøet. Slik erfaringsbasert kunnskap er uten grenser! For eksempel vil mennesker med lang fartstid på Svalbard kunne gi verdifulle bidrag til kunnskapen om landskapet de har reist i og opplevd så mange ganger. På samme måte vil de som jakter, ser på fugl, seiler, går tur eller bare tilbringer tid ute, ha et tett bånd til «det som er der ute» og innehar en finjustert forståelse av stedet de besøker. For eksempel kan turguider fortelle verdifulle historier om de dynamiske økosystemene på Svalbard. Andre som kommer tilbake til øygruppa år etter år husker steder, prosesser og hendelser, og vil kunne se endringer eller stabilitet. Vi tror at denne erfaringsbaserte kunnskapen er av stor verdi og viktighet, både for Svalbard og det internasjonale samfunnet.

SVALUR er akronymet for et nytt prosjekt med



Foto Chris Marquardt

Se for deg hvis vi kunne kombinere den erfaringsbaserte kunnskapen med vitenskapelig kunnskap, og koble sammen det vi vet fra langtidsovervåkning med kunnskapen som har

det umulig lange, offisielle navnet «Understanding Resilience and Long-Term Environmental Change in the High Arctic: Narrative-Based Analyses from Svalbard».



Magdalenafjorden 20.06.46. Foto Birger Rasmussen

Målet er å dokumentere personlige observasjoner, historier og minner for å kunne koble dette til vitenskapelig data, og på denne måten ta være på vår felles hukommelse om forandringer som finner sted på Svalbard. Vi vil også bruke kilder som offentlige og private arkiv, bilder, videoer, hyttebøker, stedsnavn og lignende. Ved å koble sammen disse kunnskapssystemene kan vi se etter sammenhenger, overlapp og kunnskapshull. Vi tror at dette vil hjelpe oss med å finne svar på hvordan Svalbardmiljøet forandrer seg, og hva det betyr for de som er tilknyttet øygruppa. Ikke minst er det viktig for oss å vise hvor viktig den lokale og erfaringsbaserte kunnskapen er for forskningen.

SVALUR (som betyr både ‘kald’ og ‘kul’ på Islandsk) er et prosjekt finansiert av BELMONT Forum, og varer til 2023. På prosjektet jobber det et internasjonalt og tværfaglig team bestående av forskere fra 8 institusjoner i 5 land. En viktig del av SVALUR er en nettbasert undersøkelse hvor du kan registrere observerte endringer i Svalbardmiljøet der vi håper du vil delta og dele din kunnskap! Dette kan du gjøre ved å gå inn på mpt.link/svalbard og følge det som står der. Sammen med observasjonene, erfaringene og bildene som deles med oss, vil vi også bruke forskningsdata, arkivmateriell og

kunnskap delt med oss på andre måter til å skape et digitalt ‘historiekart’, et kart som viser en helhetlig historie om forandring på Svalbard som vil være tilgjengelig for alle. På denne måten ønsker vi å gjøre perspektivet bredere når det kommer til miljøovervåkning og vitenskapelig kunnskap, og dens relevans for menneskers liv.

Vår plan er å nå ut til alle samfunnene på Svalbard, inkludert Barentsburg, og utvikle et attraktivt og gratis nettbasert verktøy som kan brukes for å støtte Svalbards samlede miljøkunnskap. Det er fremdeles en lang vei å gå, og vi ser frem til å gjøre dette sammen med institusjoner og individer både på og utenfor Svalbard som deler vår lidenskap for et miljø som vi verdsetter høyt.

For spørsmål om prosjektet, eller spørsmål om kartleggingen er det bare å ta kontakt med Linn Bruholt på mobil 98807254, eller epost lbr048@uit.no.

Du kan også lese mer om prosjektet på <https://arcticsustainability.com/2020/07/09/svalur/>, på Facebook eller Instagram @SVALUR_Svalbard

Vera Hausner, Ann Lennert, Linn Bruholt (UiT – Norges Arktiske Universitet); Virve Ravolainen (Norsk Polarinstitutt); Zdenka Sokolíčková, Esteban Ramirez, Maarten Loonen, Annette Scheepstra (University of Groningen, the Netherlands); Jasmine Zhang, René van der Wal, Annette Löf, Lars Hallgren (Swedish University of Agricultural Sciences, Sweden); Astrid Ogilvie, Martin Miles (University of Colorado, USA); Rasmus Klöcker Larsen (Stockholm Environment Institute, Sweden); Steven Hartman (University of Iceland); Sam Saville (University of Cambridge, UK)

Med hakapik og hakatau – til Newfoundland på selfangst.

Av Birger Rasmussen

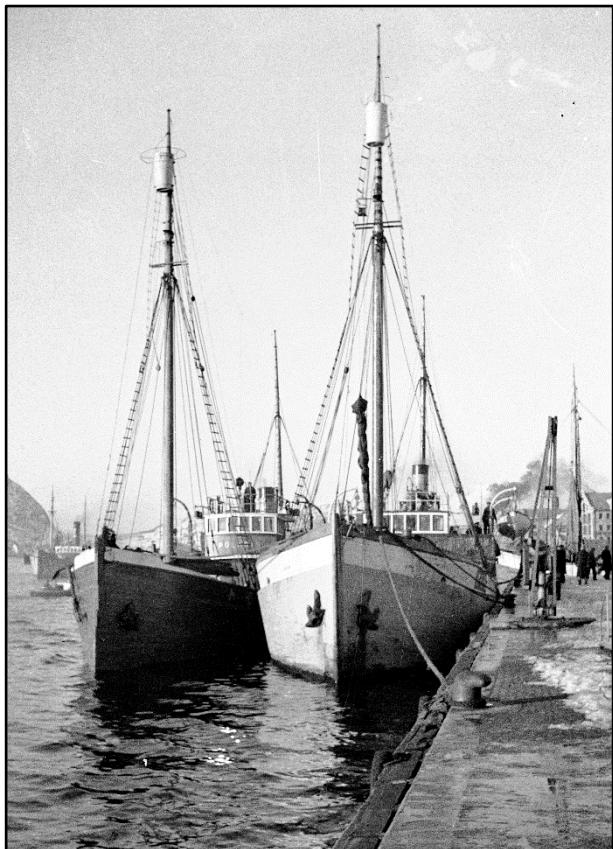
Det var den 16. februar 1938. Ved kaien i Ålesund ligger to ishavsskuter og tar inn utrustning for en lengre tur. Den store lysmalte skuten som ligger ytterst ved kaien er «Polarbjørn», den velkjente veteranen fra ishavet med Kristoffer Marø som skipper. Den grønnmalte mindre skuta som ligger innafor, er «Polaris». Skipperen her ombord, den unge Petter Brandal, står og betrakter skuta som ligger der nypusset og fin.



Han har ført denne skuta i mange år både i Østerisen, Vesterisen og Stredet, men i dag framtrer den i en ny skikkelse. Den kommer nettopp fra beddingen hvor den er blitt forlenget 4 meter, fått nytt dekkshus av jern og ellers blitt ominnredet til en tipp topp moderne ishavsskute.

«Polarbjørn» ligger ferdig til å stikke til havs. Lukene er skalket, fangstbåtene og alt løst på dekk er surret fast. Skipper Marø titter av og til utålmodig over til «Polaris», hvor dekket ennå flyter av de forskjelligste ting – oljefat, kasser, sekker og annet løsøre. I styrhuset holder elektrikerne på å trimme den nye radiotelefonen og radiopeileapparatet. Men litt etter litt blir også «Polaris» gjort klar.

Begge disse ishavsskutene har tatt inn vann, proviant, ammunisjon og annet utstyr for en 5 måneders tur. Seilene er nye og sterke, og tauverket i riggen er blitt skiftet ut hvor det vil røyne mest på. Det er best å være forberedt på litt av hvert, for det er en litt uvanlig tur som forestår denne gangen. Først over den lange Atlanteren midtvinters langs en nordlig rute, og så bakse i isen på selfangst borte under



Polarbjørn (th) og Polaris klar til avgang i Ålesund 16. februar 1938. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Newfoundland i et ubestemt tidsrom og under forholdsvis ukjente betingelser. Det er første gangen at norske fangstskuter av den alminnelige type, som ellers driver feltene i Vesterisen og Østerisen, skal forsøke seg på dette eksperimentet.

Det er sent på ettermiddagen. Skipperen på «Polaris», som hele dagen har hatt et svare strev med å få skuta klar, kommer pesende fra byen med de siste utklareringspapirer i neven, jumper ombord, nikker over til skipper Marø: «Alt er klart, vi kan gå». Diselmotoren på «Polarbjørn» settes i gang, de første tunge stempelstagene sender et par svarte ringer opp mot den grå himmel, og skuta siger langsomt forover. «Polaris» får inn fortøyningene sine og siger ut i kjølvannet på skimtes noen kvite dotter som vifter «god tur» i skumringen.

Med «Polarbjørn» i teten styrer skutene ut leden fra Ålesund. Begge skutene er tungt lastet, har bare et par fot fribord. Det har i uka som gikk



Skipperane, Kristoffer Marø (tv) og Peter Brandal. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

blåst en jamn kuling som også har holdt sildefiskerne i hamn. Men været har bedret seg nå, der er et lett sønnadrag i luften og forholdsvis mildt og disig.

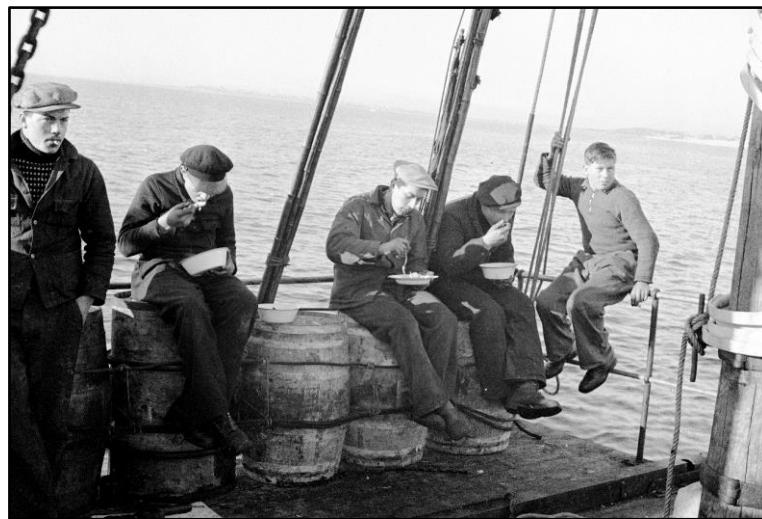
Tvers av Rundøy går loggen ut fra begge skutene, og kursen settes for sørspissen av Færøyane. Tung dønning kommer rullende inn vestfra idet skutene kommer ut fra havgapet, de hiver tungt på seg, ruller bedagelig fra den ene sida til den andre. Der skal ikke store rullingene til før sjøen vasker inn gjennom svalkelukene og fukter dekket.

Vaktene blir satt. Det er å håpe at værgudene vil være nådige, i allfall foreløpig, så motoren kan få øtt opp noen tonn diselolje og skuta således ligge litt lettere i sjøen. En plutselig forandring i været kan ventes når som helst på denne tid av året. Men værgudene har bestemt seg til å være imøtekommende denne gangen. Over hele Nordsjøen møter skutene bare vakkert vær, lett bris, litt tåkedis, bare den evige tunge dønningen minner om hvordan været har vært her ute – og

kan bli igjen. Skutene kjører på vestover det de klarer så lenge herligheten vil vare.

Akkurat to døgn etter avgangen fra Ålesund passerer de to skutene Suderøy, og framfor baugen ligger hele den lange Atlanteren. Og været fortsetter med å være mildt og fint de første dagene, et rent utrolig fint vær på disse breddegrader på denne årstid, - det er det rene kjempeslaks.

Skutene holder jamnt tritt med hverandre, 8 og 9 mil hele tiden. Der lyttes stadig på værmeldingene fra Island, Norge og Skottland. Der ligger et lavtrykk nordafor i Stredet med kuling og styggedom. Telegrafisten Øyvind With om bord på «Polarbjørn» får også forbindelse med båter lengre sørpå i Atlanteren. Også disse melder om lavtrykk, kuling og høy sjø. Men i den leida som «Polarbjørn» og «Polaris» går er det nesten vanlig. At det blåser lengre sørpå, merkes dog på den tunge, stadig økende underdønningen som kommer veltende nordover.



Det er fint veir og middagen indtages på dekk. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Dieselmotoren tøffer jamnt og sikkert, mesanseilet blafrer litt ibris, mil etter mil av hav ligger akterut. – Denne idyllen er altfor god til å vare ved, for Atlanterhavet er jo ikke akkurat bekjent for å være noen stille andedam i februar måned. Og det varer heller ikke hele veien over. En ukes tid etter avreisen fra Ålesund befinner skutene seg på lengdegraden av Kapp Farvel – Grønlands sydspiss. Barometeret er begynt å falle uhyggelig fort.

Den vesle brisen dabber av etter hvert, himmelen får et blakket utseende, og horisonten rundt blir skittengul og tykk som ertesuppe.

Uværet kommer plutselig – stiv nordkuling med stormbyger og snøtjukke – riktig et grapselvær. Det blir tung gange for skutene, rett som det er må de bli liggende og bakke på været. Sjøen velter stadig inn over rekka og begraver dekket i frådende skum. Fra byssa fram til mannskapslugaren er utspent en livline som folkene kan holde seg i når de skal jumpe over dekket til byssa for å få seg en bit mat. Sammen med vinden kom også kulda – en gjennomtrengende, sur ishavsgufs. Sjøskvetten fryser i tjukke kaker på rigg og seil. Vinsjen står frampå dekket helt overiset – som hugget i marmor. Når skutene må bakke på går folkene i gang med øksjer og spett for å hugge løs isen fra rekke og rigg, før islaget blir altfor svært å drasse på for skuta.

«Polarbjørn» og «Polaris» holder seg hele tiden i nærheten av hverandre. Hver time anropes i radiotelefonen for å høre hvordan det står til om bord på kameratbåten. I mellom snøbygene har



Polarbjørns telegrafist Øyvind With. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

skutene anledning til å betrakte hverandre. De kan se hvordan kameratbåten ruller og hiver på seg i den frådende sjøen, hvordan bunnsmøringen lyser rødt bortover de kvite skumtoppene når skuta legger seg over, hvordan propellen svirrer rundt i lufta idet akterskipet slår tørt. Men ombord føles det ikke så ille allikevel. Hver især synes at skuta duver nokså makelig og ligger riktig fint i sjøen.

Heldigvis står ikke det verste uværet på så lenge. Allerede etter et par døgn løyer vinden av til en frisk bris. Begge skutene har tålt påkjenningen fint. Det er bare ombord på «Polaris» at der er vasket vekk et livbelte fra toppen av rorhuset, og likeledes er en kullsekk som var surret til en jernpåle akterut blitt tatt av sjøen

Sent på kvelden den 28. februar sees en islysning i horisonten et stykke vestpå. Klokken ett om natten ligger begge skutene ved iskanten. Maskinene blir stoppet etter 10 døgns uavbrutt gange. Stillheten føles trykkende, idet den velkjente motordur plutselig stopper opp. Himmelen er stjerneklar, det er stille – og kaldt. Skutene har lagt seg et par meter innenfor iskanten som består av nyfrosset is – skjellis, små og store istallerkener og sørpe.

Den første dagen i isen opprinner med et strålende vær, fint og stille, 10 kuldegrader. En gyllen morgensol kaster sine første gullstråler over de uendelige kvite ismarkene som strekker seg vestover. Skutene har ennå ikke fått motoren i gang. Alt er så stille, så dødt – men allikevel så levende fullt av vakre inntrykk fra en mektig vakker natur. Skutene begynner å kjøre innover isen. «Polarbjørn» går foran og lager råk og «Polaris» følger etter i kjølvannet. Ut over formiddagstimene går det ganske fint innover gjennom slakkisen som strekker seg de første milene innover fra iskanten. Men forholdene forandrer seg etter hvert som skutene trenger seg lengre inn i isen. Stadig blir isen tettere, flakene større, tallerkenisen og sørpa tjukkere – én riktig seig «tallerkensuppe» som legger seg tett rundt skuta og setter ned farten. Det første isfjell kommer til syne. Den første representant fra Newfoundland, en bra gubbe som har forvillet seg nokså langt ut mot driviskanten.

Skipper Marø står oppe i tønnen på «Polarbjørn» hele dagen for å finne den beste veien fram, unner seg knapt tid til å få litt mat i kroppen, det gjelder å komme innover, innover . . Petter Brandal står i tønnen på «Polaris» og leder sin skute fram i den svarte stripen med åpent vann etter «Polarbjørn» før kjølvannet atter blir lukket av isen. Men av og til er det stopp, skutene ligger nær hverandre så skipperne kan konferere om kursen og isforholdene. Om kvelden legger skutene seg til i en klare for å se morgendagen an. Motoren stoppes. En hørbar stillhet senker seg etter over de øde ismarkene.

I dagene som kommer blåser det stadig fralandsvind, frisk bris til kuling med 10-18 kuldegrader. I de åpne råkene som finnes piskes sjøen svart, frostrøken farer som kvite ånder henover vannflaten, skutene blir dekket av rim som til slutt henger som kvitt skjegg fra rorhus og rigg. Særlig om natten kan det være ille. Vinden stilner da litt av, temperaturen synker, de åpne råker blir dekket av et tommetykt lag av ny-is natten over. Det første skutene må gjøre om morgenen er å rive seg løs fra denne sørpa som klistrer seg til skutesida. Og det blir etter hvert stadig tyngre å komme fram. skutene må trenge lengre inn i isen for å ha håp om å finne selen. Ennå har de ikke merket noe videre til dyreliv i isen.

Dagene går med et stadig mas med isen, og det lir allerede langt ut i første uke av mars. Dette er foruroligende, tett is og lite sel, bade av og til et enslig selhode som dukker opp i en råk for straks å forsvinne. Grønlandsselet skulde være samlet i legre nå i begynnelsen av mars for å kaste ut sine unger. Hver dag som går er kostbare for skutene.

Den iskalde nordvesten fra Labradorkysten og Kanadas indre og den vedvarende kulde har til slutt belagt hele havet med et nesten ubrudt isdekke. De større og mindre isflak, skrugaris, knultrer og storisen med striper av jord og leire blir etter hvert kittet sammen av den seige issørpa som med ubrytelig makt binder det hele sammen til et uendelig kvitt hav. Sørpa som binder isen blir over en halv meter tykk, den bøyer seg seigt når baugen på skuta legger seg over den. Men den brister ikke.



'Polarbjørn' stanger i isen ved siden av 'Polaris' for å få den løs. Tung sørpeis i bakgrunnen. 05.03.38. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

«Akterover». Motoren hoster et par ganger, tender med et smell og raser så i vei, «Stopp» - «Full fart forover». Kommandoropene fra tønnen i formasten smeller ned mot de åpne vinduer i rorhuset, hvor rormannen med frostrimet hengende i skjeggtjafsene lar stimrattet ruse fra styrbord til bakkord i akkompagnemang til skipernes syndflod av kommandoord der oppe fra mastetoppen. Fangstskuten kjører den sterke pansrete baugen sin inn i den tjukke, seige issørpa mellom 2 flak, skjærer seg innover et par fot, løfter seg litt opp og blir stående og dirre og sprenge på for full kraft. Men forgjeves.

Maskinisten har åpnet fullt for de 360 hester i maskinen, men isen viser seg å være den sterkeste i dette nappetaket. I kjølvannet begynner isflakene å flyte sammen for likesom å avskjære retteten. «Akterover igjen for f. . . .» smeller det igjen ovenfra. Baugen siger langsomt ut igjen, etterlatende sitt avtrykk i profil i sørpa, kantet med litt grønn skipsmaling og rød bunnsmøring fra ishuden. Og så på'n igjen. En skutelengde bortenfor ligger kameratbåten og strever med det samme gjenstridige flaket fra en annen kant. Time etter time stanger de to staute skutene i den gjenstridige isen, vinner fram smått om senn til de endelig har stanget seg bort til en liten klare

som for en stakket stund gir en liten pust i dette evindelige jaget.

I dagevis brøyter skutene seg framover og innover i isen. På særlig gjenstridige steder veksler de med å ta renn for å lage farled, de stanger side om side i isen for å lirke løs fra sørpa de sammenfrosne flak og knultrer, for kanskje å bli belønnet med et par skutelengders framgang etter et timelangt slit. Bare storm og dønning kunne makte å bryte opp disse uendelige frosne isvidder, så der kunne bli en sjangse for skutene å komme skikkelig fram og lengre inn i isen mot det mål som de så fram til – selmassene ved Newfoundland.

Og endelig en dag begynner isen å vise tegn til å ville røre litt på seg. De vidstrakte ismarker begynner å heve og senke seg i bølgegang, en langsom mektig rytmesom stadig tiltar. Uophørlig ruller en mektig dønning fra det åpne Atlanterhav inn under isen, og løfter de svære ismasser på sin rygg uten at deres kraft synes å bli brutt selv hundre kvartmil inn i isen. Havets ubrutte brolegning av glitrende is begynner å kaste urolig på seg, slår sprekker her og der, først ganske svakt, så mer og mer, for til slutt å bryte opp i talløse isflak. Det er som en mektig hånd har rutet opp de store vidder med linjal.. flakene dannes i form at trekant, firkanter og polygoner med rett avskårne sider.

De istykkerrevne isflorer hever og senker seg, rives fra hverandre og tørner sammen ved dønningens uimotståelige makt, de skarpe, rette kanter blir litt etter litt slått av og males til isgrøt i sprekkene.

På grunn av dønningene har isen endelig åpnet seg en del, «Polarbjørn» og «Polaris» nyter dette høye til å kjøre på alt de makter innover i isen, innover, innover . . . Av og til går det ganske radig med full fart over lange strekninger hvor der har laget seg åpne råker, for så plutselig å bli stoppet igjen av en sammenpakket, solid ismur. Men de dyktige ishavsskipere kjerner isen og dens luner, og de vet også hva skutene kan tåle av hård behandling. Med lange mellomrom ligger skutene rolig en kort stund, skipper Marø lar langkikkerten gå undersøkende hele horisonten rundt, der konfereres ganske kort fra tønne til tønne.

De finner snart ut de svakeste punkter i det kvite forsvarsverk, setter full fart på og sprenger alt på det skute og maskin kan tåle. Skipperne vet, og mannskapene vet, at hver dag som går er en tapt fangstdag, og tapt fortjeneste. Det er nå allerede så langt ut i mars måned at selen etter beregningene allerede må ha kastet sine unger et steds der inne i drivisen, hvor naturkreftene synes å ha sammensvoret seg for å beskytte dem mot menneskenes etterstrebelse. Målet har hele tiden vært å komme inn så fort som mulig til dette sted hvor selmassene ligger. Men det er første gangen at skutene er på dette feltet. Hvor skal de søke denne selens isvugge på de uhyre isvidder som stadig er i bevegelse, drevet hit og dit av vind og strøm?

Der har ikke vært noe videre dyreliv å se i isen hittil. Hist og her påtreffes en alke som dukker forvirret opp og ned i sørpa borte ved iskanten idet skutene seiler forbi i en råk, eller en enslig stormåse som seiler forbi høyt oppe over isen, speidende etter noe å ete. Utsiktene til storfangst minker etter hvert ombord, og fangstfolkenes humør begynner så smått å dale mot nullpunktet. Hvilke forhåpninger hadde de ikke forhyret seg med på denne usedvanlige turen til et nytt fangstfelt?

Skjebnen er dog lunefull. Den har allikevel bestemt at det skal bli bedre etter hvert. En og annen sel begynner å dukke opp i kjølvannet etter skutene. De kulerunde hodene i vassflaten er forundret etter skutene der de brøyter seg fram på deres enemerker. I den tynne skjellisen sees runde huller, enkeltvis og flere sammen, hvor selen har stukket nesen sin opp. Av og til ligger der belter av gammel baksis som skutene med megen møye trenger gjennom. Det er som om isen etter hvert forandrer karakter. En og annen gang slenger der en «gris» som har lagt seg opp på isen for å sole seg litt. Skytterne står frampå bakken og knatter dem ned med riflen, hvis de da ikke går i vannet før skutene kommer på skuddhold. Men de som blir liggende igjen med en tynn blodstripe sivende ut fra et hull i nakken, blir hevet ombord i en fart og lagt på dekket.

Det er jo bare småterier, men der er i allfall en mann som er strålende fornøyd med denne fangsten. Det er stuerten. Han smiler blidt og



2den skytter Einar Liavaag skyter gammelsel på isen. 14.03.38. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

innsmigrende til det første dyret som kommer over rekka, klapper det vennskapelig på hodet mens han ubevisst og forventningsfullt stryker den skarpe kjøttkniven fram og tilbake på ermet, - «velkommen ombord – til kjøttkaker skal du forvandles, min venn!»

Og på framdekket blir de enkle dyr, noen gråsel og gris, gladd etter alle kunstens regler – forsøksdyr for anskuelsesundervisning i stor stil. Et par unggutter, med enkelte dun på haken, og som er ute på selfangst for første gang i sitt liv, blir nå undervist i den edle kunst å få en sel på en fagmessig og elegant måte. Selv de som er gamlekarer på ishavet er frampå for å friske opp håndlaget, låner kniven av hverandre, en mann tar snittet langs buken, en annen snittet rundt sveivene, en tredje skjærer skrotten løs. Broderlig deler de fornøyelsen mellom seg. Der gjøres ære på de første dyr.

. . . Tida lir henimot midten av mars. Ut på ettermiddagen en dag begynner det endelig for alvor å se litt lysere ut med fangstutsiktene. Et sted i en råk har nylig en større selflokk stukket hodene opp gjennom den tynne skjellisen, bare hullene står igjen etter dem, der har ennå ikke dannet seg noen ishinne over de runde vasspyttene. Litt senere passerer de to ishavsskuter en mindre isflate hvor der tydelig har ligget sel oppe i lengere tid. Sneen er sammenpakket av de tunge selkroppene, og

deres etterlatenskaper framheves av den kvite bakgrunn. Dette er lovende, skutene er nok på rett vei allikevel ser det ut til! Og så plutselig henimot aftenen kommer skutene over et lite «spuns» med unger. Alle mann tørner ut på dekk. Forventningene – etter de mange ukers yrkesløshet – stiger mot høydepunktet idet de kan øyne de svarte skygger av gammelselen – salselen – og de små kvite dottene av unger her og der utover isen. Skutene brøyter seg frampå for om mulig å få nytte det siste dagslyset til fangst, og guttene gjør seg klar til kamp. De står langs rekka, skinnlue med viftende klaffer på hodet, lovotter på nevene, hakatauet kveilet opp i neven. I en taustropp rundt livet henger en bred treslire hvor skaftet på den krumme flåkniven stikker opp. Det lange skjerpestålet dingler løst att og fram i en stropp. Endelig kommet i fangst!

Enkeltvis eller et par-tre stykker sammen ligger gammelselen med de kvite ungene sine spredt utover et par isflater med ujamn, knultret is. Begge skutene styrer ned på dem i mange kroker og omveier. Isen er ennå tett og vrien. Endelig kommanderer skipperen folkene ut på isen. De vil nå fram til selen før skutene.

Ivrige springer guttene over rekka, glir uvant de første stegene på den ujamne, glatte isflate, sprer seg i små flokker, hopper fra flak til flak, rekker endelig fram til selen. Gammelselen har allerede søkt sikkerhet i vannet, men ungen blir liggende igjen og ser spørrende med de svarte, klare øynene sine opp på fangstmannen som står over den.

Et hurtig, kraftig slag over nesen med den tunge jernkroken som henger i enden av hakatauet dreper eller bedøver den unge selen med en gang, hodet strekker seg framover, kroppen blir slapp og livløs. Ennå et par hurtige, bedøvende slag fro godt mål, dyret veltes over på ryggen, kniven får et par forte drag over stålet før den begynner sitt arbeid. Et raskt snitt nedover buken fra snuten til halen, framsveivene skjæres løs, skinnet med det et par tommer tykke spekklag er i en håndevending skilt fra resten av kroppen. Den blodige skrotten ser liten og tuslete ut der den ligger igjen på isen. Det er hovedsakelig skinn og spekk disse ungene består av, de er ikke akkurat nyfødte heller.



*Selungen er netop slått og skal flåes på isen.
Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.*

Fangstmannen er snart på vei over isen etter nye dyr, mer skinn og spekk – fangst. Så huker han jernkroken fast i 2-3 skinn, legger hakatauet over skulderen, begynner å dra de tunge skinnene tredd innpå gjennom sveivhullene, vinsjen durer i vei, den første ungefangst plasker i dekket.

Dette første «spunset» med unger er snart brakt ombord. Det var ikke mange – et snes dyr på hver skute. Men det er nå en begynnelse, forhåpentlig er der mer å få hvis skutene kan komme enda lenger vestpå. Morgendagen vil vise det.

Det er allerede helt mørkt da sistemann av fangstfolkene kryper inn over rekka. Ennå er det enkelte dyr igjen i isen rundt skuta. I kveldsstilla kan en høre sutringen av de diende selunger, lave, klagende skrik som har en viss likhet med spebarngråt. Skutene legger til for natten. Den første fangstdag i fjerne farvann.

De to ishavsskutene «Polarbjørn» og «Polaris» har ligget i drivisen ved Newfoundland i et par uker på selfangst. Etter megen forgjeves søking

har de kommet over et lite «spuns» med selunger, sent på ettermiddagen en dag. Det er ikke så mange av dem, og det er ikke nyfødte unger alt sammen heller, de fleste 8-10 dager gamle med enkelte nyfødte med silkepels slengende iblant. Skutene er nok kommet litt seint fram til selen, det er isen som har vunnet i første omgang. Bare pels blir det nok ikke, men kan skutene bare fangste nok av unger med meget spekk som disse hadde, så ville turen allikevel være reddet.

Skutene stanger seg videre innover i den tette isen på jakt etter de store selmassene som skulle finnes her. Skutene har hatt den første føling med selen. Hvor skal de søke hovedlegeret? De slår ikke følge lenger nå. «Polarbjørn» tar en sydlig kurs innover, «Polaris» går litt nordligere for å avsøke mest mulig av feltet. Gjennom radiotelefonen forandrer med en gang kurs og styrer i mange kroker gjennom isen sørover mot «Polarbjørn» hvis rigg så vidt skimtes i det fjerne. Isen ligger tett der selen er funnet, til dels svær is, gammelbaks, knulterer, skrugarer. Også «Polaris» finner fangst et bra stykke fra den andre skuten.

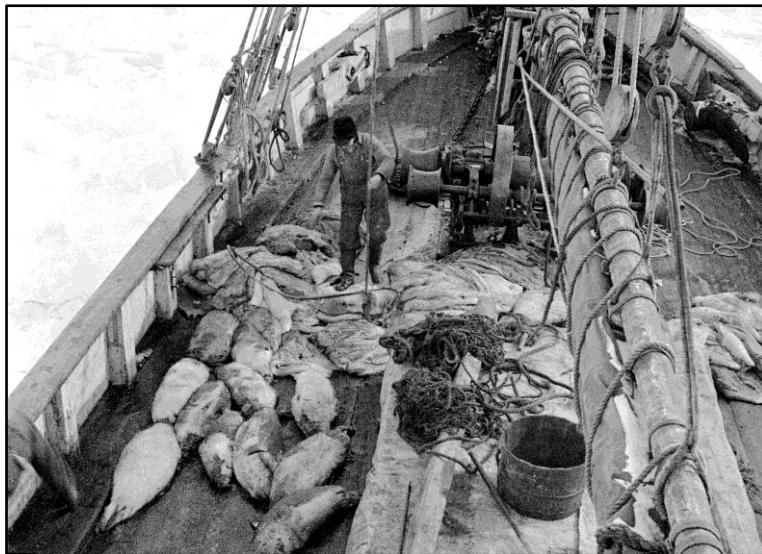
Rundt omkring på flakene, bak knultrer, i groper sees de svarte ryggene av gammelselen sammen med de små ungene sine som kvite nøster. Annenskytteren jumper ned på isen med krag geværet i neven, patrontasken hengende tung og velfyldt ved siden. Han sniker seg forsiktig fram mot en samling sel som ligger på en forholdsvis åpen flore, springer raskt over de åpne flakene hvor der er lite dekning, kroker seg ned bak isknultrer og skrugarer. Gammelselen begynner så smått å bli urolig, reiser snuten i været, vrikker nervøst på seg, speider omkring. Skytteren stopper opp, ligger stille en stund i dekning, gammelselen faller atter til ro. Til slutt er han på skuddhold.

Men annenskytteren forhaster seg ikke, legger fra seg vottene, lader geværet, begynner å skyte rolig og planmessig. Rifleknallene høres flate og svake ut, dempes av omgivelsene. Først feller han en gammelsel som ligger ytterst mot råken likesom en vaktpost, derpå en annen som også ligger i utkanten av flokken. Han knatter dem ned sikkert og rolig, treffer hodet eller nakken så selen «bikkar» med en gang.

Dydrene blir dog mer urolig etter hvert, men da de skotter bort på sine kamerater som ligger rolig, meget rolig, på kanten av flaket blir de allikevel liggende. Men til slutt gjør et uheldig skudd ende på idyllen. Den gammelselen som er igjen forlater ungene sine, hiver seg hen til kanten av flaket, glir fort og lydløst utfør og ned i råken. Ungene blir liggende alene igjen, de kan ennå ikke svømme. Et tog av fangstfolkene kommer fram over for å få dyrene som ligger der, og ta ungene. Skytteren ser seg omkring på feltet for likesom å vurder situasjonen, rusler så tilbake til skuta, i allfall foreløpig. Her er nok unger å fangste på, mer verdifull fangst.

Skuta gir et støt i fløyten, et gjennomtrengende hyl. Det er middag. Guttene slenger seg smilende over rekka. Det er fint endelig å få komme i arbeide etter flere ukers uvirk somhet. Og det tegner nå fint med fangsten, med fortjenesten. Sultne er de etter 6 timers hardt strev siden de gikk på isen tidlig i morges. Litt mat vil nok drive slappheten ut av kroppen. Stuerten, den alltid smilende, langer ut porsjonene gjennom byssedøra etter hvert som guttene kommer forbi. I dag er det ishavskost – mørre framsveiver av selunger stekt a la biff med grønnsaker – en ishavets delikatesse.

Etter middagen er det på'n igjen med en gang. Guttene kommer opp gjennom kappen forut, puffer på en sigarett etter middagen. Skipperen er alt begynt å klatre oppover mot tønna da guttene tørner til. Han gir ordre om hvilken retning de skal fangste. De skrever over rekka, i grupper på to og to sprer de seg utover fangstfeltet. Det er ordre, det er fordelaktig at 2 mann arbeider sammen under fangsten, det er velkommen å ha en kamerat i nærheten om en skulle plumpe uti en råk. Et par av dem har allerede om formiddagen vært i sjøen med en fot eller halve kroppen. Uløkka kan lett være ute når en hopper slik fra flak til flak dekket av forræderisk nysnø. Men de går ikke ombord for en sådan bagatell, venter til middagen eller kveldsmaten før de skifter tørt på seg. På isen holder de varmen allikevel, klatring opp og nedad skrugarer og knultrer, lette sprang over småis som driver i råkene, varmt arbeid trass i kulda.



Skinn og unger hives inn på dekk. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Selen er flådd, skinnet ligger der på isen med den blodige spekksida opp. Hakatauet stikkes gjennom sveivhullet i det tunge skinnet, tampen legges over skulderen, fangstmannen drar det tunge skinnet over den ujamne isen, gjør mange kroker for å unngå for meget klatring med denne børen. På en høvelig plass gjøres der holdt og hakatauet hukes av. Det er et fint åpent flak, her kan det passe fint å lage «dunge». Og hertil drar fangstfolkene fra forskjellige kanter i nærheten, 2-3 skinn å dra i tauet hver gang. Til slutt er der ikke fler dyr her i nabolaget som passelig kan dras hertil. 10-20 skinn i dungen blir det alminnelige sånn som fangsten ligger an. Guttene har ikke bambusstenger med merkeflagg med seg i dag, men et skinn med den blodrøde kjøtsida opp blir slengt opp på en skrugar i nærheten, et seilmerke for skuta å gå etter når skinnene skal plukkes opp.

Fangstfolkene arbeider et godt stykke framfor skuta, de springer lettbeint fra flak til flak for å søke ny fangst. Deres vei er markert ved pelsløse skrotter, skinndunger, krokete blodige får i snøen hvor skinnene har vært slept av sted.

Selmødrene – gammelhøene – som ligger sammen med de diende ungene sine på isen, blir skremt av det uvante syn, menn og fartøyer, og trekker seg tilbake til et sikrere element – sjøen. De står en stund loddrett i vannet i sprekkene og småråkene rundt omkring som tause iakttagere



Gammelsel med unge. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

til det som foregår. Enkelte strekker hodet opp over iskanten, titter engstelig innover flaket hvor den hjelpeheløse ungen er blitt etterlatt for ganske nylig. De ser kun noe mørkt fremmed noe – mennesket – som de tidligere har stiftet bekjentskap med, men som de uvilkårlig, instinktsmessig nærer frykt for.

Guttene anser gammelselen som ganske ufarlig, skjønt det er et stort kraftig dyr. Det er kun sjeldent den går til angrep på mennesket, men at den kunne gjøre det for å forsvere sin unge ble dog erfart. Får gammelselen først tak med sine kraftige tenner, er den ikke ufarlig. Fangstfolkene synes at gammelselen er tam på dette feltet, den går ikke akkurat så langt fra ungen sin når den blir forstyrret. Et kraftig slag med «hakapiken» - fangstmannens våpen mot gammelsel og klappmyss – ville være nok til å drepe den eller slå den helt ut. Men fangstfolkene har nå bare hakataug med seg – det er greit nok under ungefangsten, gammelselen får være i fred for dem så lenge der er nok unger å ta.

Og skuta kroker seg fram så godt det lar seg gjøre for å komme i nærtheten av skinndungene og få tatt dem ombord. Skipperen står hele tiden i tønna og leder som en general operasjonene på slagmarken. Det er skytterne som har dekksvakten. Skuta stopper opp, en av dem hopper ned på isen med vinsjekroken og en stropp i neven. Han springer bort til dungen, trer skinn for skinn inn på stroppen, passelige hiv.

«Klar» kommer det kort. Vinsjen freser i, skinnene klasker mot skutesida idet de forlater isen, svever en stund i luften før de med et bløtt, fett klask subber i dekk. Full fart fremover igjen, nye skinndunger, nye skinn på dekk, - et evig jag uten pust i bakken.

I tussmørket om kvelden blir de spredte fangstfolkene plukket opp av skuta etter hvert. De har samlet seg i småflokker borte ved dungene. Trøtte og utmasete kommer de sigende inn over rekka, bena sklir viljelaust på de spekkfeite skinnene idet de kaver seg bort til byssa for å tigge seg litt varmt vann i en pøs så de kan få vasket vekk den verste skitten og blodet fra hendene sine. Og så er det et kraftig kveldsmåltid, varm mat, litt prat over «kaffien», en siste røyk på køyekanten før de tørner inn. Snart er det rolig forut, bare en snorkende dur trenger opp gjennom kappen som står åpen. -- dagene går.

Fangsten blir bedre og bedre jo lenger inn i isen skutene kommer, skinnene summerer seg opp til hundrer, tusener. Om kvelden, etter at guttene er kommet ombord igjen trøtte etter dagens slit, må de ta en tørn på dekk for å legge skinnene med det tommetykke spekket på i stabler langs rekka, for å lage plass til neste dags fangst. Det flyter av skinn alle plasser, på dekk, i forstavnene, på luka, over alt hvor de trakker sklir folkene i den feite skinn- og spekkmassen. I lys av de sterke elektriske soler på dekk, er de langt på natt opptatt med å platte ned fangsten i spekktankene under dekk, for å få mest mulig av veien. Deksplassen trenges til nye tusener av skinn som skal ombord. Det er storfangst, arbeide, svette, lite kvile.

«Polarbjørn» og «Polaris» er ikke de eneste skuter på fangstfeltet lenger. Allerede før de var kommet i fangst, hadde de gjennom radioen hørt at de store selfangere fra Newfoundland har slått seg ut gjennom isen i St. Johns for å drive selfangst på «nordfronten». Også disse svære, sterke skuter har hatt et svare strev med å kave seg nordover i den tette isen, av og til ligger de bommende fast, kan ikke kome lenger før isen slakner litt. De kommer i radioforbindelse med «Polarbjørn», får smått om senn kavet seg nordover.



Tusenvis av skinn til avkjøling på dekk, skipper Peter Brandal klar til å gå i tønna. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

En dag ser de to norske skutene en svart røkdott langt sørpå isen. Ikke mange timer senere kommer «Immogene» innenfor synsranden, newfoundlendernes stolteste fangstskute og isbryter. Og denne skuta er i sannhet en fryd for øyet. Hun kommer fort nordover, pløyer gjennom isen som en lek, stimer strake kurser under isforhold hvor de norske skutene må stange seg fram meter for meter. «Immogene» kjører i en elegant, vid sirkel rundt «Polarbjørn» og «Polaris» som ligger like i nærheten av hverandre, setter derpå kurSEN vestover. Skroget forsvinner ganske fort i synsranden. Den vet vel av erfaring hvor de største sel-legrene er å finne. Til slutt sees bare en svart røkdott som blir hengende over isen langt der vestpå. Denne røkdotten blir hengende der i timevis, «Immogene» må ha stoppet. Hun er vel kommet i fangst hun også nå.

«Immogene» var nok bare forpostskipet, en føler sendt ut. Senere på dagen kommer også kommer også de andre newfoundlandske selfangstskutene nordover i kjølvannet på «Immogene». Det er først et par store

lastedampere, stålskuter det også, senere noen tremastrete barker med full rigg og en røykspyende lang skorstein. Alle sammen tar de seg en tur nær opp til de norske skutene for liksom å ta dem i øyesyn og kikke litt på fangsten, fortsetter så vestover for å søke fangst for seg sjøl. Det er mørke natten før den siste av newfoundlenderne har nådd fram. den passerer kloss oppunder nordmennene, flammende fakler opplyser dens framdekk, høye kommandorop fra masten gjentatt av utkikken på bakken, en sugende lyd av propellen, de tunge stempelslagene av dampmaskinen, alle lydene så kontrastsrikende i stillheten, synet så uvant og uventet. – Som den flyvende hollender, bemerker en av guttene tørt. Også dette syn forsvinner mot vest.

«Polarbjørn» og «Polaris» kommer ikke i kontakt med alle de newfoundlandske fangstskuter senere. Feltet er stort, hvert fartøy fanger på sin teig og behøver ikke så mange av dem. Men i allfall en av dem sees nokså ofte. Ståldamperen «Ungava» med 225 mann om bord fangster like i nærheten av de norske skuter for en tid. Det er et uvant syn for nordmennene å iakta de newfoundlandske folk som myldrer ned på isen fra skuta, å se dem rykke fram i gåsegang, lange rekker av svarte figurer på marsj over isen for å fangste langt borte fra skipet sitt.

En dag legger en sådan kolonne med fangstfolk sin kurs nedover mot de norske skutene. Det er tidlig på morgenen, de norske guttene har nettopp fått i seg frokosten og står klare til å hoppe på isen. Newfoundlenderne stopper utfør skutesida, kikker innabords, spør forsiktig om lov til å komme om bord. De er veldig interessert i den lange veien over Atlanteren for å drive selfangst på deres jaktmarker. De kikker seg nysgjerrig rundt, på maskinen, byssa, fangstutstyret, og sist, men ikke minst – på guttene ombord. Stemningen er til å begynne med liksom litt avventende mellom folkene, men det kommer seg da der utveksles sigaretter og smil. Da der blir budt på en kaffitår, kommer også en slags prat i gang, halvglemt, men latent engelsk friskes så smått opp igjen, det går jo litt haltende, men forståelsen støttes med illustrerende armgymnastikk. Newfoundlenderne viser selv fram



Newfoundlanders selfangere fra SS 'Ungava'.
27.03.38. Foto Birger Rasmussen,
Ishavsmuseets arkiv.

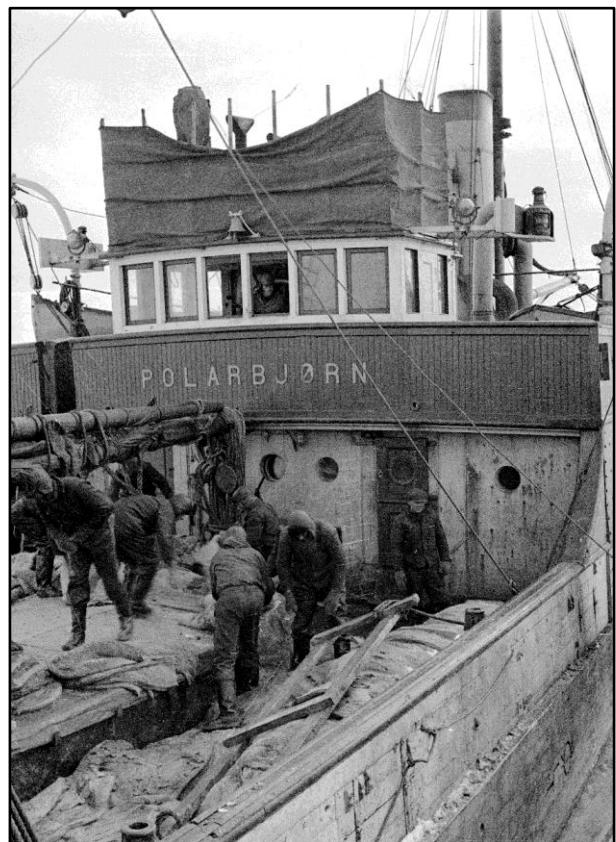
fangstutstyret sitt og forklarer seg om fangstmåten sin så godt det lar seg gjøre.

De fleste av de newfoundlanderske fangstfolk har noen skiver brød med seg i lommen eller innpakket i en klesbylt slengt over ryggen. Noen har også en thermosflaske med te, og ellers sigarettar og skrātobakk til å varme seg på utover dagen. De går fra skipet sitt når det lysner om morgenens etter å ha spist en solid frokost. I flokker på 40-50 mann under ledelse av en «master watsh» går de milevis fra skuta for å fange eller slepe skinn sammen i store dunger. De returnerer ikke til skuta før om kvelden da de får middag. Enkelte av dem er også utstyrt med kompass så de kan finne fram og tilbake igjen i tilfelle skådda kommer plutselig og legger seg over isen, tjukk og ugjennomtrengelig. Også de norske skutene skulle oppleve slike kvite, ullne skåddedager seinere under fangsten.

De newfoundlanderske fangstfolk stopper dog ikke lenge om bord på den norske skuten. Med sin selspake i neven, knipper med stenger og merkeflagg over skulderen klyver de igjen over

rekka. I gåsegang, med «the master watch» i spissen fortsetter de utover isen for å begynne dagens fangst, forsvinner til slutt bak isklossene. Om kvelden hviler en uvant, usedvanlig stemning over isen.

De newfoundlanderske fangere har tent lykter ved skinndungene sine, eller tent små spekkbål på toppen av skrugene der hvor skinndungene ligger i milelange rader. Ilden glimter og blafrer i natten som fra en opplyst by. «Ungava» med sitt flombelyste dekk damper hele tiden gjennom isen, plukker opp skinndunger. Dens sterke lyskaster på baugen skjærer gjennom natten, snrerter borti isknausene og skrugene med skarpe lynglimt idet lysstrålen farer søker omkring, får snøflaten til å lue med grønnkvite flammer.



Polarbjørn hentar skinn frå Polaris som ikkje har plass til meir. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

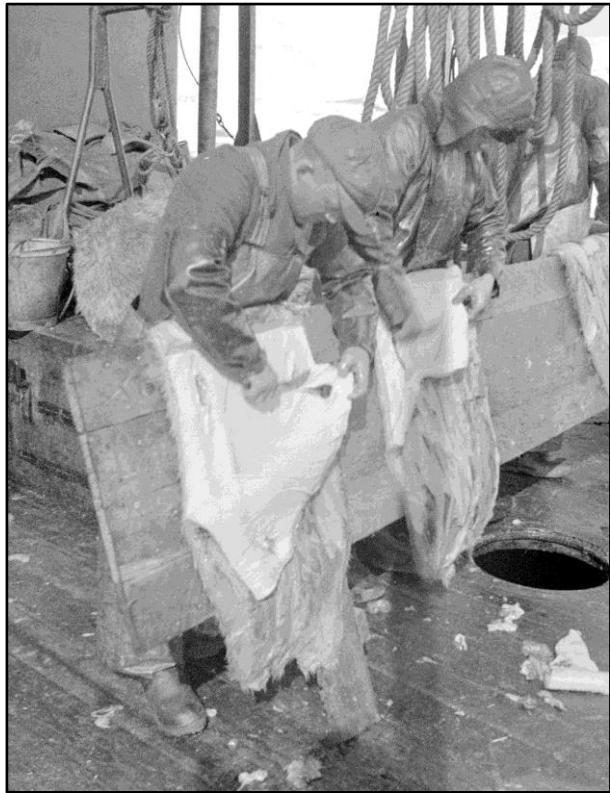
Fjorten dager etter at «Polarbjørn» og «Polaris» har funnet selen, må de avslutte fangsten. Skutene kan ikke ta mer, dekket er fullt, spektankene er fylt til mannelokket. Begge skutene ligger lavt på vannet, bedagelig og mett av fangst. Særlig er «Polaris», den minste skuta,

godt lastet, ikke engang en planke fribord midtskips. Skipper Brandal står ute på isen og betrakter sin skute med et lunt blink i øyet og et fornøyet lite smil. – Jo-ho, no er vi lasta, mer tar ho ikkje. No må vi slutta! Skutene skal jo også tilbake igjen over den store dammen, det er april og ennå harde vinteren i Nord-Atlanteren. En liten tanke kan komme snikende fram: Mon tro hvordan været vil bli på hjemturen? Men det er for tidlig å tenke på sånt ennå, skutene vil letne en bra del før de kommer så langt. Ennå er det meget arbeide som skal utføres ombord, arbeide som krever uker.

Guttene får seg en dags kvil før de tar til med spekkinga av skinnene. Dette blir nok en sur jobb å ta fatt på. De går i gang med å rigge spekkbenkene opp på dekket, knivene får seg en ekstra omgang på slipesteinen, de er klare til å gå i gang med dette arbeidet. Et par av ungguttene blir i mellomtiden satt til å «kjøtte» - skjære det kvite spekket på skinnene rent for kjøtt. Skytterne og gammelkarene står borte ved spekkbenkene i oljehyryer, noe som ikke det feite spekket kan trenge igjennom. – Skinn, ropes der. Og skinn får de oppå skråbenken til seg. Knivene arbeider flittig, spekkklunsene faller i lange strimler ned på dekk, seiler glinsende kvit og feit derfra ned gjennom bakselokket, forsvinner i spekktanken.

Temperaturen har steget noe sammenliknet med tidligere, men det er surt og blåsende. Sludd, regn og kuling, enkelte klare, kalde dager, flere dager med tjukk, regntung tåke. Spekkerne ånder på sine valne finger, slår floke for å få litt følelse tilbake, forsøker å få fyr på en liten svart, fettet sigarstubb for å få litt varme i seg også innvendig. De skyter rygg når snøbygene kommer som verst, bøyer seg over spekkebenken og fortsetter med å spekke, spekke.

Til tross for det sure været så er det tydelig at det våres etter hvert i isen nå. Der er store klarer inne i isen, svart vannhimmel lenger østpå, isen blir slakkere, flakene råtner liksom opp under fra, knultrene ruller vasstrukken og gjennomhullet i vassflaten. Issørpa – som legger seg i en rand rundt kantene på flakene idet de skubber mot hverandre – får en skittengul teint av



Skinna vert spekka. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

planktonorganiser som våknet til nytt liv og formering. Også i selve sjøen – under det kalde isdekket – våres det.

Været holder seg skiftende, det kan plutselig blåse opp til sønnavinds kuling med regn, dønningene ute fra det åpne hav får friere spillerom, blir stadig mer følbare inne i isen. Isflakene knubser ublidt til hverandre, de runde løsrevne isknultrene dupper opp og ned i sjøen, velter rundt og vender en gulfarget, tærer underside opp. De to fangstskutene må nok flytte på seg rett som det er for å komme klar når isen blir for nærgående.

Bare ishavets kjemper – isfjellene – lar seg ikke affisere av vind og vær. Ført mot syd av Labradorstrømmen seiler disse gigantene majestetisk forbi, født av en isbre et steds nord på Labradorkysten eller Baffinsland, ofte prydet med glitrende kupler og sjøgrønne, himmelstrebende kirkespir. Av den merkelige undervannsstrøm blir de ført avsted, bryr seg ikke om motvind eller sjøgang, der er intet som kan stoppe deres frie seilas mot syd. Stolt seiler de av sted gjennom ismarken som en lek bryter

de seg vei, river i stykker og velter de sværeste isflak, skubber de sønderslitte restene til side som ubetydelige snøfnugg.

Den 14. april klokken seks om morgenen er «Polarbjørn» og «Polaris» endelig klar til å gå østover – ut av isen – hjemover! Dekket er gjort klart, alt løst er blitt stuet vekk eller surret forsvarlig. Skipperen er gått til værs i tønna, den kraftige diesel-motor er i gang, går jamt og sikkert etter den siste trimming, nå blir det ikke stopp før skuta ligger vel i havn hjemme i Norge.

Det bærer utover. Isen blir slakkere, mer råtten, oppløst, ettersom skutene nærmer seg iskanten. Men det er langt ut til kanten, 17 timers gange, før den siste løsrevne issstrimmel ligger akterut. Værmeldingene fra Newfoundland har vært gunstige, og været har også holdt seg fint på turen utover. Men like utfor iskanten blir det grapsnevær, kuling og sludd. Skutene vasker etter i åpen sjø, rullingene føles litt ubehagelig, dobbelt så ille etter de rolige ukene inne i isen. Allerede neste dag bedrer dog været seg igjen, mild, mild sydlig bris, lett tåkedis, rent vårlig kjennes det. Dette vakre været følger med skutene dag etter dag. Sunderøy toner fram av disen i en oljeglatt sjø. Utrolig flaks på overreisen igjen. Bare Nordsjøen tilbake!

Nøyaktig 10 døgn etter at de to ishavsskuter forlot iskanten ved Newfoundland klapper de til kaien i Brandal, ishavbyen innenfor Ålesund. Skutene har holdt følge hele veien, selv under innspurten til Brandal er de ikke langt fra hverandre. På kaien i Brandal er frammøtt en masse mennesker for å hilse på Newfoundlands-farerne. Radiotelefonen har nok gitt beskjed. Skipper, fangstfolk, redere, slektninger kommer en tur om bord endog før fortøyningene er kommet i land, der spørres og fortelles. Newfoundlandsfeltet og «Polarbjørn»s og «Polaris» sin fangst der borte har nok vært omtalt med meget stor interesse hos de ishavsinteresserte, later det til, mange var de fantasier som hadde dannet seg som skutene og deres fangst der borte. Fantasien hadde nok hatt fritt spillerom i mangel av telegrafiske meldinger. Men nå skal der spørres fakta.

Der er fest i den lille fangstbyen den kvelden, guttene tar litt av sin monn igjen etter den lange turen. Et trekkspill durer i vei oppe i skogkanten, kvinnelatter og dans.

Neste dag er det atter hverdag ombord. Mannskapet er i rommet hvor skinnene ligger, i spekk tankene – fangsten skal losses. Besøk ombord er der hele veien allikevel, men nå er det fangstinteresserte av en yngre generasjon som møter fram. Smågutter i 6-8 års alderen klatter over alt på skuta, kappes om å være førstemann i tønna på utkikk. De er ikke skvetne av seg oppe i den høye riggen. Det er den nye generasjonen av ishavsfolk som ser framover til den tid da de selv skal ut på ishavet.



*Den yngre generasjon i Brandal, smågutter i 6-8 års alderen, besøker oss etter hjemkomst.
25.04.38. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.*

Frå "Polarbjørn" til "Signalhorn"

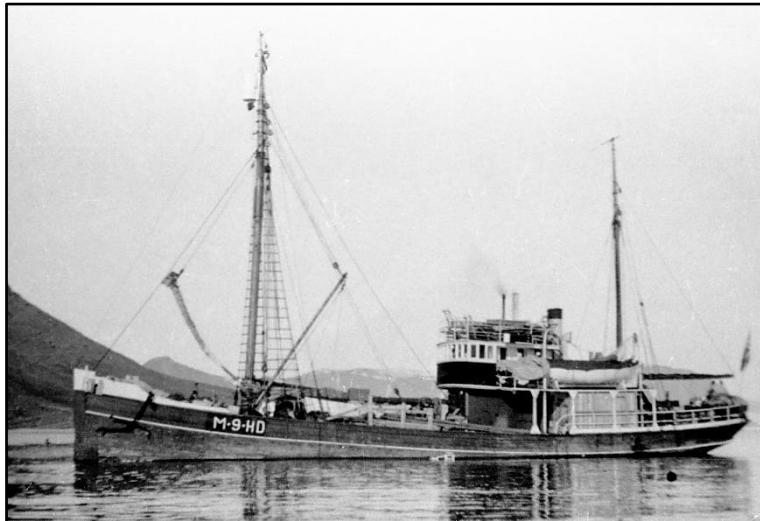
Fortalt av Ruben J. Brandal

I 1933 fekk "Polarbjørn" innsett ny motor, ein 350 hk Polardiesel. Eg vart med også denne turen til Kvitesjøen og skipper var framleis Kristoffer Marø. Det skulle vise seg at vi fekk hell denne turen då vi kom i kvitingfangst ganske så tidlig. Vi hadde god fangst næraast kvar dag og hadde tilslutt mellom 8000 og 9000 dyr, det meste kvitungar. Dette trur eg var blant dei største fangstane av kvitungar i Kvitesjøen. Lotten vart og svært bra med nesten ei årsløn etter turen.



Polarbjørn her i 1938 eller 39. Foto frå Sigurd Remøy

Etter at vi var komne heim og hadde fått lossa, begynte straks arbeidet med og gjere klart til ekspedisjonstur. Her var det ikkje behov for så stort mannskap, så eg gjekk over til "Havmann" av Vartdal for å vere med på Islandsfiske. Om bord i "Havmann" var svogermin Magnus Vartdal skipper. Vi hadde bra last og leverte til guano i land.



Signalhorn.

I 1936 og -37 gjekk eg om bord i "Signalhorn". Etter det vanlige arbeidet med klargjering og mönstring gjekk vi så til Kvitesjøen på ungsselfangst. Det var dårlig med fangst her, så vi gjekk til Vesterisen for å prøve ungsselfangsten der. Det vart ein heil del fangst her, så vi lasta opp og gjekk til Brandal for levering. Det var fortsatt tidlig i sesongen så vi gjekk til Kvitesjøen igjen på gammelfangst. Også denne fangsten var laber her dette året, så vi gjekk igjen til Vesterisen for å prøve der. Det var mykje gammelsel her, men den var usedvanlig sky så fangsten var liten.

I 1937 hadde vi akkurat same turane. To til Kvitesjøen og to til Vesterise før vi etter å ha lossa gjorde klart til Stredet på fangst og Håkjerringsfiske.



Gammelsel. Foto Birger Rasmussen

Jul i fangsthytta på Øst-Grønland

(Frå Vi menn nr. 52 1966)

Polarforfatteren og fangstmannen John Giæver har feiret jul både på Øst-Grønland, Finnmarksvidda og i Antarktis. Han forteller om den gangen han snødde inne i fangsthytta på Øst-Grønland og måtte feire julen mutters alene, med hunden «Storm» som eneste selskap.

Om jeg husker julekvelder langt inne i isødet? Ja, det skal være visst at jeg gjør sier John Giæver. Han har faktisk etablert seg som vår store polarforfatter her hjemme. Enten det gjelder pussige skruer med hjemstavssrett i Troms-distriktet eller dramatisk fangstliv på Øst-Grønland, er Giæver aldri opprådd for stoff for han har selv opplevd alt dette.

– Det er atskillige år tilbake nå, sier han, – Jeg lå oppe på Øst-Grønland mutters alene. Mitt eneste selskap var en hundehvalp. «Storm» het han. Jeg holdt til i en liten hytte på Kapp Herschel. Og så var det blitt lillejulaften. Tre mil lenger inne i fjorden lå fire dansker på Sandodden stasjon i Tyrolerfjorden. De hadde bedt meg feire julen sammen med dem – om været ble så noenlunde lagelig. Det er så sin sak å bo slik alene i en hytte i mørketiden. Er man nødt til det, så går det jo. Men det er noe eget ved julekvelden. Den ville jeg helst tilbringe sammen med andre mennesker. Det er vel noe som stikker dypt i en, dette med julestemningen og høytidsfølelsen som besetter en da. Julen er gledens høytid. Det begynte svært så lovende for mitt vedkommende. En rypeskokk slo seg ned på bislagstaket mitt om morgenon, og ga meg gratis helgekost.

Innesnødd

Jeg hadde belaget meg på tidlig start og satte vekkeruret på full alarm. Det buldret gjennom rommet i nattemørket, og jeg tørnet hutrende ut. Det var ennå lenge før dagslyset begynte å glippe med øyet der nede over Gael-Hamke Bay. Det var nokså mildt inne, bare 16 kuldegrader. Det var blikkstille ute, så det



Kap Herchel år 2006. Foto Ole Christen Røren.

snødde vel akkurat som i går, tenkte jeg. Jeg fikk ild på komfyren og lempet noen isklumper opp i kaffekjelen.

Bislaget var halvfullt av snø. Da jeg hadde måket unna ved døren, lå skavlen selvfølgelig over taket. Hele døråpningen sto foran meg som en hvit flate. Slikt er ikke så ualminnelig på disse trakter. Stormene pakker snøen opp i lesiden av hytten omtrent jevnhøyt med mønet. Da er det bare ett å gjøre: grave seg ut, grave snøen inn i bislaget inntil man har en tunnel ut gjennom fonnen. Så kryper man ut og begynner å lage katakomber innover. Vanligvis tar det formiddagen å få en sjakt i skavlen og snøen ut av bislaget.

Nå gjaldt det først og fremst å få et hull stort nok til at jeg kunne se ut. «Storm» var godt kjent med forholdene. Han var allerede i god gjenge med å grave dørstokken frem. Men i dag var det til liten eller ingen nytte, for jeg måtte hugge meg ut øverst under karmen. Der var snølaget tynnest. Jeg kjørte bredspaden inn i den hvite veggen og brøt løs. «Storm» ble helt begravd under snøen, men karet seg frem. Han var ikke særlig blid, og forklarte meg nøyaktig hva han mente om meg. Så ruslet han inn og la seg.

Snøen dalte fint og stille ned i et tett yr. Lufta var full av snø. Det var ingen vits i å grave mer, for alt fyltes til igjen i løpet av kort tid. Nei, det ble nok en ensom julekveld for meg i år. Like sikkert ville det vært at stormen ville komme

settende før helgen ble ringt inn. For det er alltid slik her oppe at når snøværet slutter setter stormen inn. Og maken til storm! Jeg var blitt vant til den nå, men i begynnelsen, da jeg kom her var det litt av et sjokk.

Stormen kommer!

Man vet ikke hva uvær er før man har opplevd en virkelig brann-storm på Øst-Grønland. Det var ikke vind i vanlig forstand som raste over den vesle fangsthytta. Den lå nemlig rett under stupbratte fjell, og når uværet spilte opp slo vindrossene ned fra tindene som rene skred. Mellom rossene var det som oftest helt stille. Jeg kunne fornemme storm-kulen som en larm høyt der oppe. Den kom nærmere og nærmere og braket sterkere og sterkere. Så silte det sand over taket, og småstein spratt mot veggen. Det kjentes som et veldig uhyre favnet om hytta og forsøkte å knuse den. Kopper og tallerkener pleide å danse på bordet. Og det hendte at vindusruter sprakk under skakingen. Ofte kunne døren fyke opp, og snøen kom gyvende inn. Ovnens begynte å spy røyk og ildmørje, og lampen dinglet i taket og begynte å sende vemannelig parafinos utover stuen.

Det var ikke å tenke på å dra inn til danskene i dag. Hadde jeg enda gått i går, tenkte jeg i mitt stille sinn. Men jeg syntes at det snødde for meget. Nå vel, jeg får roe meg hjemme som best jeg kan og gjøre det beste ut av situasjonen. Jeg kokte en tredobbelts porsjon fløtegrøt. Julegrøt måtte jeg jo ha. «Storm» skulle også få merke at det var jul i hytta i dag.

Grøten ble fin. Gul og fet. Smøret drev av den. I tankene såkte jeg langt tilbake over havet – til Norge. Jeg syntes at jeg hørte klokkene ringte langt der borte. Ringte helgen inn. «Storm» lå der under komfyren og gløttet opp på meg, der jeg holdt på med å stelle. Jeg snakket med meg selv av og til, og den lyttet for liksom å få en peiling på hva jeg egentlig mente.

Det ble en merkelig jul. Min første ensomme julekveld på Kapp Herschel. Uværet varte uken ut og først på 3. nyttårsdag klarnet det. Da famlet jeg meg de tre milene innover til danskene. Som jeg før der og snublet med skituppene i skavlene, tenkte jeg at det var da egentlig ganske

tåpelig å dra på julefeiring utpå nyåret. Men litt avveksling trengete jeg etter denne ensomme juleuken. Og langt der fremme i mørket kunne jeg nå se at de holdt på med å sende opp raketter på Sandodden – langt inne i Tyrolerfjorden.

Julefeiring på nyåret

Da jeg ruslet opp mot huset, kom en kar med en lykt i neven mot meg. Han løftet den, og jeg så inn i et skjegget fjes som smilte bredt. Det var Leander Larsen.

Hallo du gamle, ropte han. – Godt nytt år. Ja vi hadde ventet at du kom i dag. Og Jennow sa at vi like godt kunne sende opp disse rakettene. Jaså, du er virkelig i live likevel. I går morges trodde vi at det var du som banket på hos oss. Men så var det tre isbjørner. Nå skal du sannelig få en biff og snaps og et stykke av kaken som min kone har bakt. Og Bøgvad har madeira til deg, og Jensen byr på sigar. Jo, så menn skal vi ha fest. Få av deg skiene og kom inn. Nå er Ålbørgeren vår passe avkjølet, skulle jeg tro. Den holder sannelig 35 grader, så vi må visst ta drammen med skje ser det ut til.

Da jeg kom inn sto Jensen og skjenket opp drammene – med vanter på hendene. Julaften hadde han nemlig forfrosset fingertuppene under samme ceremonien. Og så var det kake og litt av hvert godt. Jo, det ble da jul likevel, selv om vi var et stykke ute i nyåret.



Dansken Jensen med moskus, Norsust-Grønland 1931/32. Foto fra John Giæver

Men dagen etter måtte jeg hjemover igjen. Jeg hadde låst «Storm» inne i hytta, mens jeg var

borte. Da jeg kom frem, satt han og skalv på taket. Hele vinduet var slått inn. Rundt omkring i skavlene var det dype spor etter bjørn. Samme kveld begynte det å snø igjen, og utover natten ble jeg vekket av stormen ...

Jul i fangsthytte

Ja, slik artet altså en av mine polarjuler seg, sier John Giæver med et smil. – Det er alltid så rart å tenke på det etterpå. Avstand forgyller. Jeg har ellers feiret jul både i Antarktis og på Finnmarksvidda.

Jeg glemmer forresten ikke et brev jeg fant i en hytte på Øst-Grønland. I det sto noe slikt som: ”Vi går herfra i dag over Bundhuset i Loch Fine. Vi tror det er lille julafoten i dag. Det har snødd i to uker, og du får unnskyldje at det er så lite mat igjen her etter oss. Vi har spist en rev og en hund”. Sannelig om jeg misunte dem den julekosten.

Og min danske venn, fangstmannen Andreas Hvidberg, førte en dagbok under sitt opphold på Øst-Grønland. Jeg husker noen avsnitt fra juleuken. Der sto omtrent som så:

”Vi er temmelig nedfor begge. Teltet vårt er revnet, og snøen fyker inn, så soveposene er blitt våte og fulle av is. Alt hva vi kan tillate oss, er en kopp sjokolade hver 24. time. Vi har bare en primus full av parafin og et lite stykke sjokolade igjen. Verst av alt er stormen. Stilner den ikke i natt eller i morgen, klarer vi den ikke lenger.” Men de greide den, og de kom også frem til sitt bestemmelsessted og kunne få en jul slik man har det i siviliserte egner. De spiste rystestek med rødkål og hadde eplekake til dessert. Hans overvintringskamerat, Jim, hadde med en grammofon og satte på en plate med orgelmusikk, som snart fylte den vesle hytta med høytidsstemning. Og senere vanket det hjemmebrygget øl, snaps likør og til slutt en romtoddi. Fra klokken 21 til 24 spilte de bridge, og etterpå var det smørbrød. Festen ble avsluttet klokken halv tre, står det i dagboka hans. Jo, det er jul hvor man enn befinner seg i verden, selv Øst-Grønland, slutter Giæver.



Presten til rors.

Skuta jog for full fart gjennom råkene mellom svære flak av gammel-is. Det var stor rift om dyra, det gjaldt å komme først til fatet. Skipperen var oppspilt og nervøs og sparte ikke på konfekten.

I slike tillfeller er det alltid rorgjengeren det går utover. Om en ordre er utsydelig eller kommer for seint, er det rorgjengeren som blir syndebukken. Styrer han reikt mekanisk og bare utfører ordre, og det så går galt på en eller annen måte, får han kjeft for at han ikke bruker vett, og bruker han så vettet sitt etter beste skjønn, og det så går galt, blir det bare enda mere kjeft. Da får han så sant sitt pass påskrevet, da er han idiot og tosk og tomsing og tullebukk og tater!

Nå var det på denne skuta en feil med rorledningen, noe min gode kamerat, skipperen, ikke ville innrømme, men som senere visste seg å være tilfelle. Av og til satte den seg fast, og en måtte ringle og ringle i det uendelige for å få den løs igjen. Merkelig nok skjedde dette bare når roret skulle legges til styrbord, og jeg pleide å erte skipperen med at han var så ivrig en venstremann at han ikke engang tålte at skuta hans gikk til høyre.

Så sto vi da ned mellom flakene, og det var ikke så godt for rorgjengeren å vite hva råk skipperen ville velge, men han trodde det ville bli til venstre og begynte å forberede seg på det. Endelig kom ordren: hardt høyre ror! Roret ble øyeblikkelig lagt hardt styrbord. Men au, der satte kjettingen seg fast! Vegg fast! Rorgjengeren til å rigsle og slite og slite og ringle, mens en hel syndeflod av skjellsord og forbannelser skylte ned over synderens hode der oppfra!

Endelig kom da rorkjettingen laus og roret i stilling, men akk, dessverre for seint. Vi braste for full fart rett ned på et veldig flak med meterhøye kanter. Med hjertet i halsen sto vi alle og venta på det uunngåelige som måtte skje, noe mindre enn en knust baug kunne det i alle fall ikke bli.



I dette pinefulle, dødsens stille øyeblinket hørte jeg et sukk i høytaleeren fra tønna, et sukk så oppgitt og fortvilt, og så noen stillferdige, rørende ord: «Å Gud hjelpe mæ’ – å Gud i himmelen sæ’ forbarme!»

Og så støtte vi. Skuta løfta den svære baugen og rente oppover flaket som oppover en båterygg, ho lå tørr til midt oppunder kjølen. Det var ikke en støyt engang å merke. Og så glei ho fint og bedagelig ned i sjøen igjen, som det skulle vært en oppvisning i stabellavlopning på en moderne slipp. Ikke en planke knust, ikke ei flis av ishuda!

I farten hadde vi glemt at skuta nettopp hadde fått ny innskåren Rana-baug! Nå hadde den stått sin prøve! Men da skipperen denne gang kom ned til middag, da kunne ikke presten dy seg:

«Der ser du skipper,» sa han, «når det riktig røyner på, da hjelper det ikke med han der nede, da må du til han der oppe, og du så sjøl kor fint det gikk!»

(Biskop Monrad Norderval i boka Mannen og båten)

Skotet i mastetoppen.

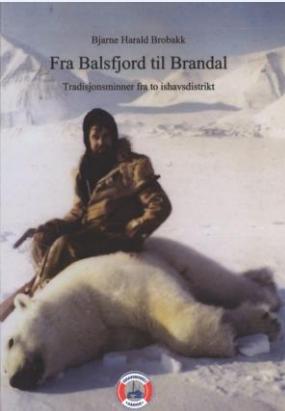
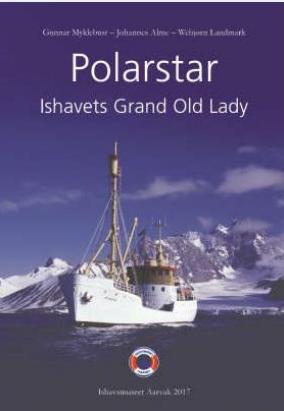
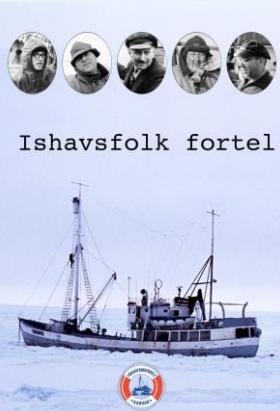
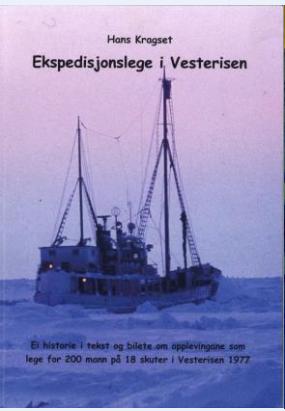
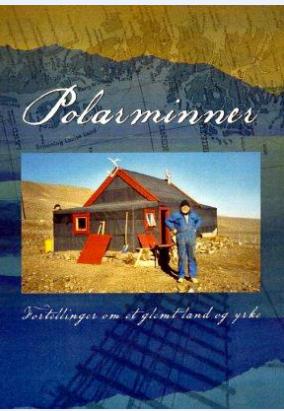
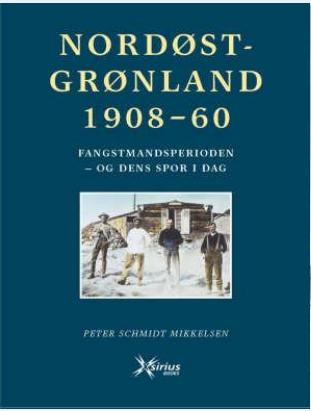
Der går ei historie om Ole Rødseth og Lisjenes-Pål; dei var ilag på «Sælbarden». Lisjenes-Pål står i tønna. Det er mørke kvelden. Og Ole Rødseth og ein annan skyttar kjem roande i isen med last. Lisjenes-Pål synest dei har vore for lenge borte, og vil no straffe dei.

Då dei nærmar seg skuta, kommanderer han meir fart på henne, og «Sælbarden» sig frå fangstbåten. Då Ole og kameraten har rodd igjen og nærmar seg på ny, sig skuta frå att.

Då vert Ole – som var ein glimrande skyttar – harm. Han legg an geværet og skyt i masta like over haudet på Lisjenes-Pål. Då stansar skuta til dei er vel om bord.

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

