



# ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 3– 2022 24. årgang kr. 80,-

## **Leiar:**

2022 er frivilligetas år. Over heile landet har dette blitt markert gjennom året. Det er liten tvil om at utan dei frivillige hadde mangt stoppa opp og sett annleis ut her i landet. Dugnaden står sterkt i Noreg. Det har vi sett gang på gang i både store og små samanhengar, katastrofar, pandemiar, dei små tombola-arrangement, kor, korps, fotball, museum, osv.

Her på Ishavsmuseet er vi også heilt avhengige av gode dugnads hender til ulike arrangement, dagleg vedlikehald og større oppgåver. Gjennom meir enn 40 år har det vore lagt ned tusenvis av dugnadstimar kvart år. Dei siste 10 åra har snittet av dugnadstimar årleg vore om lag 3.200 timer. Enkelte år meir.

I same tidsperioden har museet hatt ei rivande utvikling med stadige utvidingar, tilbygg, nye utstillingsrom, arkivrom, gjenstandsmagasin og mykje meir. Det hadde vore uråd å få til alt dette utan alle dei frivillige som legg ned ein fantastisk innsats kvart år.

Siste året har den største dugnadsoppgåva på Ishavsmuseet vore ombygging av rom som tidlegare har vore nytta som hybler for sesongarbeidarar, forskrarar og ekspedisjonsleiarar på skutene, i 3. etasje på kontorbygget til museet, tidlegare administrasjonsbygget til Martin Karlsen AS. Fire hybler har blitt slått saman til eit stort arkivrom som er knytt i hop med kontora i etasjen under. Rommet er fylt med reolar, og det meste er også fylt med dokumentarkiv. Forutan å skifte dei gamle vindauge, er alt utført på dugnad.

Om dei brukar to eller to hundre timer i året er alle like viktige, men eg må få lov å nemne spesielt ein kar. Ståle Johansen har kvart år dei siste 6-7 åra lagt ned i snitt over 700 timer dugnad årleg. Fantastisk!

I mai i år overtok som kjent museet også ishavsskuta Polarstar. Ei ny stor utfordring for oss å klare å take vare på dette viktige kulturminnet. Men «med på kjøpet» var også her ein fantastisk dugnadsgjeng som stiller opp året rundt både som mannskap på turar, og

vedlikehald gjennom stillare periodar. 12 av dei ofra 6 fridagar for å vere mannskap på Polarstar til Fjordsteam Bergen i august.

Det var lite fritid under arrangementet også, alle, frå skipper til mess, deltok med vaffelsteiking, kiosksal, vask, rydd og andre oppgåver. Stor takk til alle saman!

Eg hadde lova dei fleste god tid til å kike seg rundt på alle dei andre 65 båtane som låg rundt Vågen i Bergen desse dagane, Sorry, det vart ikkje så mange som fekk tid til det. Besøket om bord i Polarstar var formidabelt desse dagane.

Skal tru kor mange tusen dugnadstimar som var samla på alle desse flotte flytande kulturminna under arrangementet?

Det er den fysiske dugnaden som syner mest igjen, men ikkje alle kan vere med på denne. Mange brukar tida si på styrearbeid, sponsorarbeid, pådrivarar og anna arbeid i kulissane.

Nokre brukar Isflaket til dugnadsbidrag. Isflaket sine leesarar har i ei årekke kunne glede seg over flotte artiklar frå både Magnus, Johannes, Bjarne Harald og mange fleire. Det er mange tusen bokstavar desse karane har levert på dugnad gjennom åra. Det hadde vore ei tøff oppgåve å levere fire utgåver av Isflaket årleg utan dugnadshender som leverer viktige polarhistoriske artiklar til oppveksande generasjonar.

Og desse tre nemnde karane har også levert sine dugnadsbidrag til denne utgåva av Isflaket.

Tusen takk til dykk alle som legg ned ein frivillig innsats kvart einaste år!

God lesnad!

Brandal 14.09. 2022

Webjørn Landmark  
Redaktør

## Då tønnebotnen svikta.

Paul Lillenes – Lisjenes-Pål – var ein vidgjeten skipper. Han var dyktig og fargerik. Folk ville gjerne vere med han på ishavet sjølv om han dreiv dei hardt. For han kom alltid heim med fangst. Kring slike personar dannar det seg lett historier; ikkje alle er sanne.



Om Lisjenes-Pål går den historia at ein gong han stod i tønna og kommanderte, så vart han så rasande at han sparka ut tønnebotnen. Men med sine 115 kg var han så omfangsrik at han ikkje datt ned, men vart sitjande fast. Den soga er heilt sikkert ikkje sann.

Men sann er kanskje soga som hende om bord i «Sjøblomsten». Skuta hadde vore i fangst. Dei hadde last og skulle gå heim. Det var stor sjø då dei kom utfor iskanten. Dei hadde låst luka for kolbaksane. Men då dei fekk uvêret, kom det luft oppunder luka, så ho losna, og det tok til å renne inn sjø.

Lisjenes-Pål stod i rorhuset. Han var kraftig og fylte godt ut i frakken, så han hoppa ned i hølet. Det rann ikkje meir sjø ned i skuta! Luka var borte, men til slutt fann dei henne, og Lisjenes-Pål kunne kome seg oppatt i rorhuset.

\*\*\*

## Sildefiske

Peder kom heim til helga under sildefiske på eggjakanten. Dei hadde streva i mot storm for å kome seg inn att, og daudtrøtt etter stridt arbeid i fleire dagar går han snart til køys etter ein liten vask – og sovna som ein stein. Kona ruska forsiktig i kallen, ho hadde ein lengt:

-Kjøme du heim berre for å – sove? Ho høyrdet han mumle gjennom svevnen:

-Kjære dej, Anna, du reke no ikkje vekk til i morgå...

## Innhald

Første flytur over Sydpolen	side 4
Polarbjørn-ane i rekjkjefølge	side 9
KV «Harstad» til Jan Mayen	side 15
«Jan Mayen» 1969	side 23
Kolgruver på Bjørnøya	side 28
Med «Vartdal» på lodda i 1976	side 30
Den fødte fangstmann	side 35
Tur til Brandal	side 38
Amerika oppdager Andresen	side 39
M/K «Trygve» sitt forlis	side 44
Eit 100-års minne	side 45
«Polarbjørn» til Kap Tobin	side 47
Nytt frå museet	side 49

## ISFLAKET

**Polarmagasin utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.**

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

**Redaksjon:** Webjørn Landmark, redaktør og oppsett. [webjorn@ishavsmuseet.no](mailto:webjorn@ishavsmuseet.no)

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

[www.ishavsmuseet.no](http://www.ishavsmuseet.no)

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

**Forsidefoto:** «Signalhorn» i Vesterisen 1976  
Foto Ragnar Thorseth

ISSN 1891-9480

# Verdens første flytur over Sydpolen

Av Yngve Schulstad Kristensen.

(Yngve er arkivar/rådgiver ved KUBEN, Aust-Agder museum og arkiv.)

Den 28. november 2019 var det 90 år siden en amerikanskledet ekspedisjon gjennomførte verdens første flygning over Sydpolen. Polarbragden ble utført med god hjelp av en ung pilot fra Kristiansand og en gamle selfangstskute fra Arendal. Dette er historien om da flypioneren Bernt Balchen og baken «Samson» hjalp amerikanerne til Sydpolen.

En mild høstdag i 1927 kom to unge kristiansandere, Bernt Balchen og Oskar Omdal, til Bålerud brygge ved Svartskog i Oppegård kommune. De hadde tatt rutebåten opp Bunnefjorden og på brygga ble de møtt av selveste Roald Amundsen. Sammen med den gamle polarhelten spaserte de den korte veien opp til Amundsens hjem, Uranienborg.

Den to-etasjers høye sveitervillaen i dragestil var hjemmet Amundsen hadde bygget seg i 1908, etter at han ble den første i verden til å lede en ekspedisjon gjennom Nordvestpassasjen. Villaen var stedet hvor han planla sine mange polarekspedisjoner.

Hans siste bragd var å fly over Nordpolen med luftskipet «Norge» i 1926. Det var imidlertid en mer tilbaketrukket polarfarer som fikk besøk denne høstdagen. Amundsen hadde brukt året på å skrive den selvbiografiske boken «Mitt liv som polarforsker». I boken så han tilbake på sine mange triumfer, men tok også et litt oppgjør med alle han følte hadde behandlet han urettferdig.

## Luftfart var fremtiden

Tonen var imidlertid god mellom Amundsen og de to unge gjestene. Både Omdal og Balchen hadde utmerket seg som dyktige piloter og



*I sitt hjem Uranienborg på Svartskog planla Roald Amundsen sine mange polarferder. En høstdag i 1927 fikk han besøk av pilotene Bernt Balchen og Oskar Omdal. Amundsens hjem er i dag et museum. Foto Webjørn Landmark*

hadde bistått Amundsen på tidligere ekspedisjoner. Begge hadde vært med til Ny-Ålesund på Svalbard som var startpunkt for ekspedisjonen med luftskipet «Norge». Det var imidlertid kun Omdal som ble med på luftskipets ferd over polpunktet.

Balchen skulle ha deltatt, men ble i stedet lånt ut til en amerikansk ekspedisjon ledet av Richard E. Byrd. Der bistod han amerikanerne med å klargjøre flyet «Josephine Ford», som Byrd og hans pilot Floyd Bennett angivelig brukte til å fly over Nordpolen 9. mai 1926. I ettertid har det blitt sådd tvil om de faktisk nådde polpunktet.



*Byrd og hans mannskap ved «Josephine Ford», i Ny-Ålesund etter flyturen. Foto Hans Hjelle, Ishavsmuseets arkiv.*



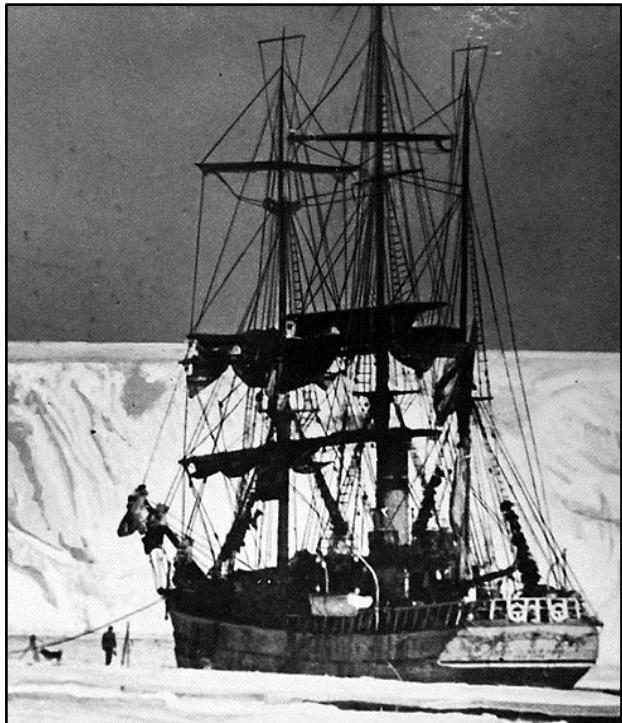
Bernt Balchen sittende foran et av flyene på Byrds antarktisekspedisjon i 1929. Balchen var pilot da Sydpolen ble «erobret» fra luften for 90 år siden. Kilde: Wikicommons /US Library of Congress

Som takk for hjelpen ble Balchen invitert med til USA av Byrd, hvor han etter hvert fikk flere flyoppdrag. Det meste kjente var da han sammen med Byrd og to andre piloter krysset Atlanterhavet i postflyet «America» i juni 1927. Denne bragden, i tillegg til Nordpolflyvningen, hadde gitt Byrd mersmak. Han ønsket å utføre det umulige og bli den første til å fly over Sydpolen. Balchen ble derfor sendt til Norge for å søke råd hos den som kjente forholdene i Antarktis best.

Roald Amundsen hadde i 1911 ledet en ekspedisjon som ble den første på Sydpolen. Han kjente til alle utfordringene som ventet i isødet og hadde invitert de to unge flyverne på middag for å dele av sin kunnskap.

### Gode polarråd

Under besøket på Uranienborg fortalte Amundsen om hvordan man kunne overleve i Antarktis omgitt av voldsomme stormer og sviende kulde. Amundsen hadde flere forslag til både hva slags utstyr og hvilke ekspedisjonsmedlemmer de burde ha med. Ekspedisjonen trengte også et skip som kunne frakte mannskap



Ekspedisjonens flaggskip «City of New York» ble bygget i Arendal i 1885 under navnet «Samson». Skipet var konstruert for å tåle polarisens påkjenninger. Kilde: Wikicommons /US Library of Congress

og utstyr gjennom pakkisen, og her hadde Amundsen et konkret forslag: Han mente at av alle skuter som var tilgjengelige i Europa, så var selfangstskuta «Samson» den som var best konstruert og best utstyrt for en slik ferd. Amundsen tilbød seg å høre med skutas eiere om den var tilgjengelig for salg.

Balchen fikk med seg mange gode råd da han, kort tid etter middagen på Uranienborg, returnerte til USA. Flere av rådene ble også fulgt. Blant annet kom ekspedisjonen til å hyre inn en del nordmenn som deltagere. Richard E. Byrd stolte også så mye på Amundsen at han kjøpte selfangstskuta «Samson» av eierne i Tromsø, usett per telegram.

### Selfangeren fra Arendal

Det var ikke et hvilket som helst skip Amundsen hadde anbefalt. Barken «Samson» ble bygget i Arendal på midten av 1880-tallet og hadde lang erfaring fra arktisk farvann. Den ble bygget ved Løgebergskåret verft av den lokale båtbyggeren Tjøstolv Bastian Larsen. Skipet var en av tre selfangstskuter tilhørende rederiet T.

Thommesen & sønn (senere Smith-Thommesen). Rederne fra Arendal hadde på 1880-tallet sett mulighetene som fantes i ishavsfangst i nord. «Samson» ble bygget spesielt med tanke på å kunne bryte seg gjennom isen og det har blitt sagt at skipet var et av verdens sterkeste fartøy da det ble bygget.

«Samson» hadde flere gode sesonger i Nordishavet, men på begynnelsen av 1900-tallet var selfangsteventyret over for arendalsrederne. Overbeskatning, økte driftsutgifter og prisnedgang på selskinn førte til at det var vanskelig å gjøre næringen lønnsom. Rederne Smith-Thommesen solgte derfor «Samson» i 1908 til et fangstfirma i Trondheim. Skipet skiftet både navn og eiere flere ganger før Richard E. Byrd kjøpte det i 1928. Byrd gav det også et nytt navn ved ankomsten til USA. Ekspedisjonens flaggskip fikk navnet «City of New York» til ære for sin nye hjemmehavn.

### Flyving var livsfarlig

Ekspedisjonens mål om verdens første flygning over Sydpolen var et vågalt og livsfarlig prosjekt. Luftfart var fortsatt på barnestadiet på slutten av 1920-tallet. Verken flyene eller det tekniske utstyret var ikke beregnet for langdistanseflyving. Mange hadde mistet livet i dristige forsøk på å fly over hav og ugjestmilde landområder.

Fire måneder etter middagen på Uranienborg omkom Oskar Omdal i en flyulykke lille julften 1927. Omdal hadde blitt hyret inn av en kvinnelige eiendomsinvestor fra USA for å fly over Atlanterhavet. I dårlig vær forsvant flyet de satt i utenfor østkysten av Newfoundland i Canada.

Roald Amundsen led samme skjebne et halvt år senere. I juni 1928 forsvant han og flyet hans i et forsøk på å redde den italienske polfareren Umberto Nobile, som hadde havaret i Arktis med luftskipet «Italia». Verken Omdal eller Amundsen ble noen gang funnet. Av de tre middagsgjestene på Uranienborg var det høsten 1928 kun Bernt Balchen som var i live. Og han var på vei sørover for å fly over et islagt og ubebodd kontinent.



*Bernt Balchen (1899-1973) regnes som en av pionerene innen internasjonal polarflyving. Etter Sydpolflyvningen vedtok Kongressen en lov som gjorde Balchen til amerikansk statsborger. Kilde: Wikicommons /US Library of Congress*

### Mot Antarktis

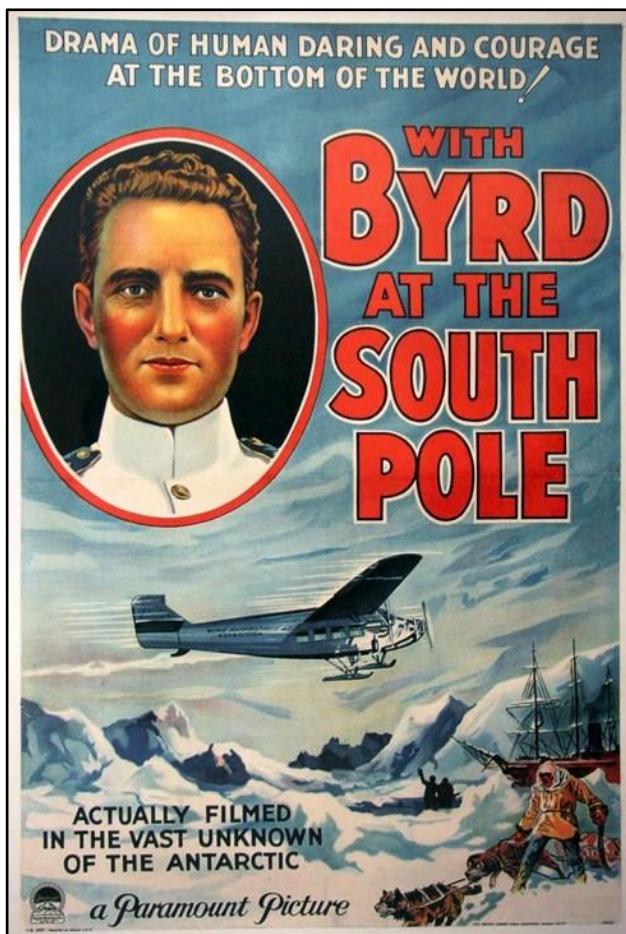
«City of New York» satte seil mot Antarktis i slutten av august 1928. Skipet hadde blitt betydelig oppgradert før turen, da det viste seg at det var i dårligere stand enn hva Byrd hadde forventet. Et annet skip, «Eleanor Bolling», inngikk også i ekspedisjonen siden «City of New York» hadde begrenset med lagringsplass. I tillegg til mannskap, nødvendig utstyr, ferdigfabrikkerte hus og trekkhunder, skulle ekspedisjonen også ha med tre demonterte fly.

Den gamle selfangeren fra Arendal brukte flere måneder på turen til Antarktis. Med god hjelp av et norsk hvalfangstskip som brøytet vei gjennom pakkisen, kom «City of New York» og «Eleanor Bolling» frem til Rossbarrieren i Hvalbukta i slutten av desember 1928. I januar 1929 ble ekspedisjonsbasen etablert. De to skipene forlot basen i februar og returnerte ikke før året etter.

Byrds ekspedisjon var den første amerikanske ekspedisjonen til Antarktis siden 1840.

### I Amundsens fotspor

Byrds plan var å følge Amundsens rute frem til polpunktet. Mens Amundsen hadde brukt hundespann og ski for å nå målet, skulle nå Sydpolen erobres fra luften. Ekspedisjonens base, «Little America», ble anlagt i nærheten av der Roald Amundsens hytte «Framheim» hadde stått i 1911. Amundsens gamle leir hadde imidlertid forsvunnet i havet sammen med breisen.



Byrds ekspedisjon ble foreviget på film. Filmen «With Byrd at the South Pole» vant Oscar for beste kinematografi i 1930. Ref: Wikicommons / Paramount Picture

Sammenlignet med Amundsens spartanske hytte, fremstod Byrds base mer som en landsby. «Little America» bestod av laboratorier, messe, administrasjonsbygg, hangarer og en gymnastikkSal. Det ble også satt opp tre radiomaster som kunne sørge for kontakt med

omverden. Byrds ekspedisjon var også betraktelig større enn Amundsens. Den amerikanske «kolonien» i Antarktis omfattet både vitenskapsmenn, håndverkere, flyver og ingeniører, men også en journalist og et filmteam fra Paramount Pictures.

### Dramatisk flytur

Ekspedisjonens tre fly ble brukt til kartlegging og rekognosering. Flyet som skulle brukes til polpunktet var et tremotors-fly fra produsenten Ford. Flyet bar navnet «Floyd Bennett» etter Byrds tidligere førstepilot. Bennett hadde sittet bak spakene under Nordpolflyvingen i 1926, men hadde blitt alvorlig skadet etter en flyulykke året etter. Da Bennett døde av skadene i 1928, rykket Balchen frem som Byrds førstevælg. Det var han som skulle føre flyet over polpunktet.

Etter måneder med forberedelser tok «Floyd Bennett» av fra basen i 15-tiden 28. november 1929. Om bord var Balchen, Byrd, andreflyger/radiotelegrafist Harold June og fotograf Ashley McKinley. Under flyturen oppstod det dramatikk da et fjellpass på over 3000 meter måtte forseres. Balchen slet med å få flyet opp i høyde. Flyet var for tungt, så mannskapet ble nødt til å lempet ut proviant og utstyr som var tatt med i tilfelle nødlanding. «Floyd Bennett» vant etter hvert høyde og Balchen klarte å manøvrere flyet trygt over fjellpasset.

Den største utfordringen var unnagjort og den resterende ferden mot polpunktet forløp uten problemer. Da flyet nådde Sydpolen en time over midnatt, slapp Byrd ned det amerikanske flagget festet med en stein. Steinen hadde han hentet fra graven til den avdøde piloten Floyd Bennett. Balchen returnerte flyet tilbake til basen der de ble møtt med stormende jubel. Ferden hadde tatt 18 timer og 40 minutter. Til sammenligning hadde Amundsen brukt 99 dager med ski og hundesleder.

### Hyllest i New York

I juni 1930 ankom «City of New York» sin navneby til en stormende mottakelse. Nyheten om den vellykkede ekspedisjonen hadde nådd

USA via radiosignaler fra «Floyd Bennett», allerede da flyet passerte polpunktet. Nyheten hadde da blitt formidlet over høyttalere til et fullstappet Times Square. Et halvt år senere hadde folk møtt frem i hopetall for å få et glimt av polarheltene og ekspedisjonens flaggskip. Det vanket parader, mottakelser, konfetti og «medaljedryss». Richard E. Byrd ble til og med forfremmet til admiral i marinen, som den yngste i amerikansk historie.

Balchen mottok ingen medaljer for polarbragden, men takket derimot ja til et tilbud om å bli amerikansk statsborger. Han gjorde senere karriere i US Air Force og under 2. verdenskrig ledet han flyvåpenets operasjoner i Arktis. Etter krigen var han en markant skikkelse i både sivil og militær luftfart. Balchen døde i 1973 og ligger begravet på æresgravlunden Arlington i Virginia. Her er han gravlagt ved siden av polfareren Richard E. Byrd.

### Fra ekspedisjonsskip til museum

En annen «sørlander» som gjorde karriere i USA etter polarekspedisjonen var flaggskipet «City of New York». Skuta tjenestegjorde som museumsskip over polferden på verdensutstillingen i Chicago i 1932-1933. Tusenvis av amerikanere besøkte skipet under utstillingen, deriblant den nyvalgte presidenten Franklin D. Roosevelt. Skipet var også en av hovedattraksjonene under utstillingen The Great Lakes Exposition i Cleveland i 1937-38. Under krigen gikk den i fraktfart på Canadas østkyst, men ble etter hvert ansett som tregt og ble lite brukt.

Skipet møtte sin endelige skjebne 29. desember 1952, da det tok fyr og sank utenfor den canadiske byen Yarmouth på Nova Scotia. En storm noen dager senere slet skipet i stykker. Selfangeren fra Arendal som var bygd for å tåle isen, kunne ikke trosse flammene.

Skipet skulle imidlertid få ny aktualitet i 1962, da det i et BBC program kom frem at det hadde passert passasjerskipet «Titanic» da sistnevnte holdt på synke i 1912. Men det er en helt annen historie.



I 1999 ble det avduket en statue av Bernt Balchen i Kristiansand i forbindelse med 100 års markeringen av hans fødsel. Foto: Yngve Schulstad Kristensen

### Kilder

- Balchen, Bernt. Kom nord med meg. Gyldendal forlag, 1958.
- Halse, Geir. Isens menn – under fremmed flagg. Vega forlag, 2008.
- Aalholm, Olav Anton & Vevstad, Andreas. Handelshuset Thommesen-Smith: T. Thommesen & Søn - Smith & Thommesen. Rygene-Smith & Thommesen, 1983.

# **POLARBJØRN-ane i rekkjefølgje:**

Av Magnus Sefland

*'Skutenvnet «Polarbjørn» er et begrep med fylde i historien om norsk ishavsfart ---'. (Trygve Nordanger i 'Dramaet i Nord-Atlanteren' 1980).*

## **POLARBJØRN. Eksisterte 1919-1949:**

Kutterskrog av tre. Lengd 123 fot. Atlas dieselmotor 160 hk. Bygd ved Nils Jakobsens skipsbyggeri på Fagernes ved Narvik. Skipsbyggjaren var far til den kvinnelege flypioneren Gisken Jakobsen.

Tingar av *Polarbjørn* var ishavsskipper Jens Øien i Kalfjord, Troms. Skuta skal visstnok ha vore tenkt til safariturar til ishavet med betalingssterke medseglarar. Tidene skifte like etter 1920, og tingaren greidde ikkje å overta skuta. Båtbyggjar Jakobsen vart eigar – til han gjekk konkurs og Sandnessjøens Privatbank overtok skuta. Deretter var Einar Amundsen og Johan P.K. Olsen i Ålesund (fiskeriregistrering M 251 A), sirkusdirektør Karl Norbeck i Oslo (O 37 O) og Johan Thorvik i Ålesund (M 148 A) eigarar i kortare periodar.

Frå 1930 høyarde skuta heime hos AS Polarbjørn (Brandal/Karlsen), Brandal, med fiskeriregistrering M 12 HD og med Kristoffer Marø som skipper. Skuta vart nytta årleg til selfangst. Saman med MS *Polaris* gjennomførte *Polarbjørn* den første vellykka norske selfangstekspedisjon til isen ved Newfoundland i 1938. I Atlanterhavet på oversegling til fangst ved Newfoundland i 1939 berga *Polarbjørn* og *Polaris* mannskapet frå MS *Saltdalingen* av Gratangen i eit uver som normalt burde gjere slik bering umogleg.

*Polarbjørn* gjorde seg særleg kjend ved ekspedisjonsturane til Nordaust-Grønland på 1930-talet – då spørsmålet om overhøgd over Aust-Grønland var eit politisk og diplomatisk stridstema mellom Danmark og Norge. Til ekspedisjonen i 1932 fekk skuta sett inn ein



*Polarbjørn har gått seg på ei grunne i Alpefjorden, Grønland, i 1932. Foto Walther Molt, Ishavsmuseets arkiv.*

Atlas diesel på 360 hk. Dieselframdrift medverka til at Adolf Hoel, leiar i Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, fann skuta godt tenleg for sommarekspedisjonane til Nordaust-Grønland. I 1932 var saka om okkupasjonen av Nordaust-Grønland til handsaming ved den internasjonale domstolen i Haag. På den sommarekspedisjonen hadde *Polarbjørn* med fly og utførte flyfotografering av deler av Nordaust-Grønland.

Då Danmark og Norge vart okkupert av tyske styrkar i april 1940, låg *Polarbjørn*, saman med andre norske skuter, på fangst i isen ved Newfoundland. Skutene vart verande i Nord-Amerika. Dei kom etter kvart inn under Nortraship sin administrasjon. Karl Karlsen, frå reiarfamilien i Brandal, kom i hast over Atlanterhavet for å administrere brandalskutene.

Etter at USA kom aktivt med i krigen frå nyttår 1942, vart *Polarbjørn* chartra av det



*Polarbjørn* (1919-1949) i ukjend hamn eit av krigsåra. Foto frå Sigmund Bøe, Ishavsmuseets arkiv.

amerikanske militæret for krigsrelaterte transportoppdrag. Transportane gjekk blant anna med sprengstoff og flybensin. Transportane gjekk over store deler av det arktiske Nord-Amerika, Grønland og Island. Men alle åra – unntatt 1942 – vart skuta frigitt frå charteret til selfangst ved Newfoundland.

På amerikansk hald vart *Polarbjørn* omtalt som ‘*the ship that always arrived*’ (‘*Skuta som alltid kom fram*’). Blant profilerte fangstfolk og overvintrarar som gjorde teneste om bord i *Polarbjørn* kortare eller lengre bolkar under krigen, fann ein John Giæver, Hermann Andresen, Kåre Rodahl og Gerhard Antonsen.

I 1945 reiste Kristoffer Marø og mange andre heim. *Polarbjørn* vart verande igjen i Nord-Amerika. Helge Brandal overtok som skipper. Han hadde skuta på newfoundlandsfangst i 1946 og kom direkte til Brandal med fangsten. *Polarbjørn* forliste på fangstfeltet ved Newfoundland i 1949, etter brann i maskinrommet. Ved det høvet var Henrik Marø skipper. Alle vart berga over på andre skuter.

*Polarbjørn*-mannskapet var med ishavsskuta MS *Herøyfjord* heimover. Eit stykke utanfor sunnmørskysten forliste *Polarbjørn*-mannskapet ein gong til, då *Herøyfjord* fekk slagseite og gjekk ned. Begge dei to mannskapa – vel 60 personar – vart berge av MS *Flemsøy* og MS *Brandal*, begge dei to skutene på heimtur frå Vestisen.

#### **POLARBJØRN. Eksisterte 1950-1957:**

Kryssarskrog av tre. Lengd 122 fot. Deutz dieselmotor 660 hk. Bygd ved Bolsønes verft, Molde. Eigar: AS Polarbjørn, Brandal. Skuta var tinga av AS Nørvøy, Ålesund. Men prosjektet vart overtatt av AS Polarbjørn, Brandal. Skuta overtok både det ledige *Polarbjørn*-namnet og fiskerimerket M 12 HD etter skuta som forliste etter brann på fangstfeltet ved Newfoundland i 1949.

*Polarbjørn* (1950) var for det meste brukt i selfangst ved Newfoundland og i ekspedisjonsoppdrag til Nordaust-Grønland. Skipper det meste av tida var Henrik Marø. I samband med det internasjonale geofysiske året 1957-58 var *Polarbjørn*, skipper Bernt Arvid Brandal, - saman med *Polarsirkel* (1942) av Tromsø, skipper John Jakobsen - ein ekspedisjonstur til



Polarbjørn (1950-1957) klar for avgang frå sydisen 1957. Foto Arne Moldskred.

Antarktis rundt årsskiftet 1956/57. Sommaren 1957 var *Polarbjørn* på ekspedisjonstur til Nordaust-Grønland, med Bernt Arnvid Brandal som skipper og Martin Pedersen som islos. Der kom skuta i ei hard isskruing ved Jacksonøya og forliste. Mannskapet og passasjerar vart berga av helikopter frå det amerikanske militæret på Grønland. Blant rundreisepassasjerane var sokneprest i Ålesund, Monrad Norderval.

John Giæver i Norsk Polarinstitutt var nært knytt til begge dei to første *Polarbjørn*-ane – både som fangstmann og som ekspedisjonsleiar.

#### **POLARBJØRN. Eksisterte 1932-1994, med namnet *Polarbjørn* 1958-1974:**

Kryssarskrog av stål. Lengd 165 fot. Atlas diesel 500 hk. Bygd ved Trondhjems MV, Trondheim. Dette var eit heller gammalt fartøy då det fekk *Polarbjørn*-namnet i 1958. Fartøyet hadde namnet *Brattegg* i tidsrommet 1932-1949. I den tida var skuta brukt som fiskebåt og i fraktfart. Under andre verdskrig var skuta mykje stasjonert i Lofoten. Derifrå var ho fleire turar gjennom dei danske belt og Kielerkanalen til Hamburg med fiskelast.

I den sørlege sommaren 1947/48 var skuta på leiting etter nye kvalfangstfelt i stillehavssektoren av Antarktis. Skipper på ekspedisjonen var Nils Larsen frå Sandefjord. Han hadde mykje røynsle frå kvalfangst i Antarktis.



**POLARBJØRN.** Eksisterte 1932-1994, med namnet *Polarbjørn* 1958-1974. Her på Newfoundland som *Jopeter* i 1953. Foto Birger Brandal, Ishavsmuseets arkiv.

I 1949 vart *Brattegg* innkjøpt av Peter S. Brandal & Co AS i Brandal, utrusta som ishavsskute og gitt namnet *Jopeter* og fiskerimerkinga M 31 HD. I 1952 utstyrt med sterkare motor, ein Nohab på 1080 hk. I 1955 var skuta på ekspedisjonsoppdrag for danske styresmakter ved Nordaust-Grønland. Der miste skuta propellen og måtte forlatast innestengd i isen og til slutt erklært som tapt. Eitt år seinare vart skuta sensasjonelt funnen igjen i ein fjord på Nordaust-Grønland, slept heim, overdrega frå forsikringsselskapet til sin tidlegare eigar og reparert. I 1957 var fartøyet igjen på selfangst ved Newfoundland, som *Jopeter*, med nytt fiskerimerke M 88 HD, og med Henrik Marø som skipper.

I 1958 vart fartøyet overført til AS *Polarbjørn* og overtok det ledige *Polarbjørn*-namnet. På ein grønlandsekspedisjon sommaren 1958 miste fire personar livet i samband med ein ulmebrann i kollosten. I sesongane 1958/59 og 1959/60 var *Polarbjørn* to ekspedisjonsturar til Antarktis i samband med det internasjonale geofysiske året. På den siste antarktisekspedisjonen miste to mann livet: ein ved fall over bord - og ein annan i ein dynamitteksplosjon om bord. Etter dynamitteksplosjonen vart den omkomne gravlagd ved senking i havet sør for Bouvetøya.



*Polarbjørn. Eksisterte 1932-1994, med namnet Polarbjørn 1958-1974.*

Etter alle dei ekstraordinære hendingane var det fleire som rekna *Polarbjørn* som ein ulykkesbåt.

Seinare var *Polarbjørn* – saman med MS *Polarhav* frå same reiarlag – mykje brukt i transport i samband med utbygging av stasjon og flyplass på Jan Mayen. Henrik Marø var skipper på skuta det meste av tida ho bar *Polarbjørn*-namnet.

I 1975 vart skuta sold til Canada og bar i kanadisk eige i tur og orden namna *Lady Johnson II*, *Beothic Endeavour* og *Arctic Trader*. I 1994 sokk fartøyet i hamna i Sheet Harbour, Nova Scotia, under opplag i påvente av opphogging.

#### **POLARBJØRN. Bygd 1975. Eksisterar framleis:**

Bygd av stål, som ein ny type polarskip med overbygg og styrehus framme og lasterom/lastedekk/helikopterdekk akter. Eit spesialskip

for polare ekspedisjonar. Bygd ved Vågen verft på Kyrksæterøra. Levert til Rieber i Bergen på nyåret 1975. Reiarlaget sikta mot ekspedisjonar i Antarktis og seismikkverksemد med fartøy av *Polarbjørns* type.

I 1992-93 var *Polarbjørn* på ekspedisjon til Antarktis, saman med *Lance* (1978) tilhøyrande Statens Kartverk, Stavanger, i eit samordna opplegg. Begge skutene var i lag om eit helikopter. Skutene gjorde inn i mellom turar tilbake til Cape Town for forsyningar og skifte av mannskap og ekspedisjonsfolk. Fleire av Rieber sine ishavsskipparar gjorde teneste på ekspedisjonen. På denne ekspedisjonen fekk ein av *Polarbjørn* sine styrmenn punktert ei lunge og var nær ved å miste livet. Ekspedisjonslegen var på det tidspunkt inne på kontinentet. På grunn av dårlig flyver vart han berre siste liten henta med helikopter. Legen berga både livet og helsa til styrmannen. Skipper ved dette høvet var Sigvald B. Brandal.

*Polarbjørn* hadde eit namn som gjennom lange tider hadde vore knytt til selfangst gjennom dei



Polarbjørn. Bygd 1975. Foto Sigvald Brandal

skiftande fartøya som bar namnet. Rundt midten av 1990-talet vart *Polarbjørn* seld til – av alt mogleg – selfangstmotstandaren Greenpeace. Fartøyet fekk namnet *Arctic Sunrise*. For somme eit litt smaklaust paradoks.

#### **POLARBJØRN. Bygd 2001. Eksisterar framleis:**

Stålskrog. Sett saman ved Havyard i Leirvik av stålsekssjonar bygde i Klaipeda, Litauen. Montert framdriftsmaskineri, med fleire motorar, frå Rolls-Royce Bergen, med samla framdriftskraft på vel 4700 hk.

I 2001 overlevert til Rieber, med Leif Magne Gaasø som fartøyet sin første skipper. Som det heitte: ‘klar for oppdrag frå pol til pol’. Eit trekk som framheva seg var eit flyttbart helikopterdekk. For seismikk hadde fartøyet helikopterdekket over baugen og styrehustaket, med hekken fri med plass til seismiske installasjonar. For polare ekspedisjonar, der det kunne ventast røffane sjø og vindforhold, kunne helikopterdekket med overkomeleg innsats flyttast til akterdekket. Der kunne helikopter i tilfelle därleg ver lettare flyttast til meir verna lagring i lasterom.



Polarbjørn bygd i 2001.

Frå 2011 var fartøyet i britisk teneste, chartra av Royal Navy som HMS *Protector*. I 2013 vart charteret omgjort til kjøp av fartøyet. Fartøyet er eigna til å ivareta britiske interesser over alt på kloden. Men med fartøyet sine eigenskapar og utrustning vart – og blir - det truleg stasjonert mykje i dei sørlege havområda. Med omsyn til iseigenskapar har fartøyet vorte omtalt som The Royal Navy’s ‘Swiss Army Knife’. (Den mest nærliggande måten å forstå uttrykket på, er vel at fartøyet kan brukast til det meste og går gjennom is like lett som ein varm kniv gjennom smør).

## **POLARBJØRN – EIT NAMN SOM GAV GRUNNLAG FOR FORVIRRING:**

### Hamnesymjinga i Ålesund:

I Ålesund var det i tida før byen fekk innandørs symjehall skipa til utandørs sommarlege symjekonkurransar i hamneområdet. Ein gong på 1950-talet låg *Polarbjørn* (skuta som eksisterte i åra 1950-1957) slik til at ho høvde som tribune ved ein slik symjekonkurranse. Det samla seg mykje folk om bord: på dekk, galgedekk, styrehustak, og i riggen heilt opp til tønna. Folket samla seg naturleg nok på den sida av skuta som gav best utsikt til symjekonkurransen. Skuta fekk av den grunn ei viss slagside. *Sunnmørsposten* brakte foto av både symjekonkurransen og ‘tribuneskuta’.

Tidleg på 1990-talet brakte *Sunnmørsposten* det same fotoet av *Polarbjørn* som tribune i spalta ‘For noen tiår siden’. Det oppstod umiddelbart ein situasjon med innringing til redaksjonen frå folk som meinte å vite sikkert kva for ein *Polarbjørn* det var – ‘den gamle’ eller ‘den nye’. Somme innringjarar tok utgangspunkt i treskuta som brann i 1949. Då vart skuta frå 1950 den ‘nye *Polarbjørn*’. Andre tok utgangspunkt i stålskuta som bar *Polarbjørn*-namnet frå og med 1958. Då vart skuta frå 1950 ‘den gamle *Polarbjørn*’.

Telefonane var mange og meiningsane sterke og motstridande. *Sunnmørsposten* sende ein sommarmedarbeidar til Brandal for å snakke med Henrik Landmark ved Ishavsmuseet Aarvak. Han klarte opp i saka og lånte ut foto av alle dei tre mest aktuelle – dei tre første – *Polarbjørn*-ane.

*Polarbjørn*-surr også på nettet: På nettet ligg omtale av utreisa til Norway Station som del av det internasjonale geofysiske året 1957/58. Utreisa gjekk ved årsskiftet 1956/57 med *Polarbjørn* (1950), skipper Bernt Arnvid Brandal, og *Polarsirkel* (1942) av Tromsø, skipper John Jakobsen.

Men som illustrasjon til omtalen av utreisa seinhausten 1956 er brukta eit foto som viser iskanten i Antarktis – og dekkshusa på *Polarbjørn* (1932) – foto frå eitt av anløpa som

den skuta gjorde i 1958/59 eller 1959/60. Altså eit par år etter at *Polarbjørn* (1950), omtalt i teksten, hadde forlist i isskruing ved Nordaust-Grønland.

I fleire omtalar av det internasjonale geofysiske året har dei to involverte *Polarbjørn*-skutene vorte forveksla. Ikkje akkurat store blemmer. Men informasjon bør helst vere korrekt, også på nettet.

### **REFERANSAR:**

**Informantar:** Magnar Aklestad; Arnljot Brandal; Bernt Arnvid Brandal; Sigvald B. Brandal; Arild Breivik; Halvor Bævre; Sigmund Bøe; John Giæver jr; Audun Gården; Henrik Landmark; Albert Marø; Arne Røbekk.

**Dagbok:** Halvor Bævre (ekspedisjonslege): Dagbok 1992/93.

**Avis:** *Sunnmørsposten*. Mange årganger.

### **Litteratur:**

- Bøe, S. 1990. *På gyngende grunn.* Ishavsmuseet, Brandal.  
Giæver, J. 1957. *Hardbalne polarkarer.* Tiden, Oslo.  
Nordanger, T. 1980. *Dramaet i Nord-Atlanteren. Februar 1939. Åtte små skuter fra Norge.* Nordanger Forlag, Bergen.  
Ottesen, J. 2001. *Ishavsskuter III.* Fotoarkivet, Ulsteinvik.  
Ottesen, J. 2007. *Skuter på selfangst.* Fotoarkivet, Ulsteinvik.  
Risa, J. 2013. *Seilas fra pol til pol. Med GC Rieber gjennom 100 år i shipping.* Bodoni Forlag, Bergen.

### **Nettet:**

Sjøhistorie.  
Wikipedia.

Atle Garnes og Johannes Alme, med  
**KV «Harstad» på forsyningstur  
til Jan Mayen 14. – 22. juli.**

Av Johannes Alme

Søndag 29. mai ringte Atle Garnes til meg, med eit heilt uventa spørsmål. Atle er pensjonert maskinsjef, no skulle båten «hans», KV «Harstad» på forsyningstur til Jan Mayen. På 1920-talet overvintra Atle sin farfar der som fangstmann. Atle har stor interesse for den historia, og har arbeida mykje med den, og det heile har også munna ut i boka «Revejegerane på Jan Mayen», ført i pennen av Ole M. Ellefsen. No hadde han lyst på ein ny tur til øya, han hadde lufta ideen med skipssjefen og vidare i Kystvakta. Ikkje noko var endeleg, men om han fekk klarsignal, hadde han eit spørsmål til meg. Kan du tenke deg å vere med?

I følgje Atle tok det eit og eit halvt sekund før eg svara ja.

Kona vart informert, elles torde eg ikkje nemne dette for nokon, enn om det ikkje vart noko av. Eg torde heller ikkje begynne å planlegge eller glede meg. Midt i juni, bestilte vi flybillettar, og frå då av var det berre å planlegge og sjå fram til turen.



*KV Harstad*

Tidleg torsdag 14. juli gjekk Atle Garnes og eg om bord hurtigbåten på Hareid. Trass forseinking i Oslo gjekk turen til Evenes og vidare med buss til Bjerkvik fort. KV «Harstad» låg ved kai og bunkra olje som skulle leverast på Jan Mayen. Atle kjente alle mann, og alle måtte slå av ein prat med den tidlegare maskinsjefen. Vi gjekk på brua for eit raskt møte med skipssjef Sandnes. Vi fekk tildelt lugar, og etter ein rask tur innom der, tok Atle med meg i messa og ein matbit.

KV «Harstad» bunkra polardiesel (Arctic Fuel) og helikopterbensin (Heli Fuel) til Jan Mayen. Dessutan var det litt anna gods også som skulle om bord. Ut på kvelden gjekk vi fra Bjerkvik til Ramsund.

Då det vart avklara at Atle og eg fekk vere med på turen til Jan Mayen, tok eg til å tenke på om vi kunne gjere ei lita markering av Vesterisulykka i 1952.

Samtalar med etterkomrarar i samband med foredrag og artikkelen eg skreiv, har sett spor, og eg kjente på at dette var ei moglegheit til å kunne heidre dei som kom vekk. Spørsmålet var på kva måte? Eg lufta spørsmålet med Atle og eit par andre i miljøet. Alle sa dette var veldig rett. Atle introduserte også Skipssjefen for tanken. Det var positive attendemelding. Etter ein del tenking og samtaler bestemte vi oss, og bestilte 79 roser, levert i Sortland. Då var i alle fall blomane på plass. Arktisk foreining i Tromsø og Ishavsmuseet Aarvak på Brandal,



*Atle og Johannes i baren på stasjonen på Jan Mayen. Ingen servering.*

vart no introduserte for ideen, og begge var udele positive.

Vi hadde ikkje vore lenge om bord i KV «Harstad» før vi fekk hint om kva som skulle markerast med alle blomane som stod på kjøla?

Vi fekk ein ledig tomannslugar på A-dekk. Ei rask loddtrekking gav meg overkøya. Allereie då eg skulle ha på køykleda merka eg at her var det spara på plassen mellom køya og himling. Det var no eit Rolls-Royce / UT-design, som eg hadde vore med å prisa design- og utstyrspakken på, så dette gjekk på æra laus. Med min kroppsfasong var det ikkje mogleg å lese sjølv ei lita pocketbok i køya! Men sov gjorde eg, som ein Stein kvar einaste natt.



Overkøye, type "slim fit".

Fredagen i Ramsund vart brukt til å laste meir gods til Jan Mayen, vidare tok vi om bord ein bunkringstrommel med slange for levering av Arctic fuel som vart montert i conteinerfester på hovuddekk.

Det kom også fleire mannskap om bord. Utanom skipets besetning på 24, var det fire mann som hadde ansvaret for alt som hadde med heli fuel å gjøre, og så vi to «turistanane». Dei fire "Arctic fuel mennene", to av dei skulle utføre service på heli fuel utstyret på stasjonen (Tankar, pumper og filter) dei to andre hadde ansvaret for pumping av heli fuel fra KV «Harstad» til ei tankvogn på land.

Ut på ettermiddagen fredag 15. juli gjekk vi frå Ramsund. Klok av skade frå ei oversegling til Vesterisen 30 år tidlegare, hadde eg rusta meg ut med «sjøverksplaster». Om det var veret,

skipet eller plastera som gjorde det veit eg ikkje, men sjøverken heldt seg langt unna. Rett nok var eg litt ør av plasteret og den vesle bevegelsen i skipet, men ingen antyding til oppkast med tilhøyrande tankar om å hoppe på havet.

Vi nye om bord vart briefa om naudprosedyrane og naudutgangar mm.

Stueren pleasa ungdommane om bord og serverte Taco til middag.

Laurdag 16. juli vi gjekk med roleg fart mot Jan Mayen. Skipssjefen ville vite meir om Vesterisulykka i 1952 og kva tankar vi hadde om markeringa. Vi hadde eit par gjennomgangar med han. At skipssjef Sandnes involverte seg så sterkt gjorde at vi med eitt var på eit heilt anna «plan» enn kva eg hadde sett føre meg. Heldigvis hadde vi to hatt eit kreativt augneblink kvelden før, og bestemt oss for å dele rosebuketten i samsvar med tal på omkomne på kvar skute. Skipssjefen inviterte meg på bruha den ettermiddagen til å halde føredrag til heile besetninga om ulykka i Vesterisen 1952.

Stueren held fram den gode trenden og serverte rømmegrøt til lunsj.

På ettermiddagen var det både evakueringsøving og mann-over-bord øving.

Eg held meg til kystvaktdisiplinen og brukte 39,5 minutt av mine tildelte 40 minutt på presentasjonen. Då klarte eg også å gi bøkene «Ishavsfolk si erfaring» og «Eventyret – med «Fangstmann» til Svalbard» til KV «Harstad». At skipssjefen inviterte meg til å halde føredraget til heile besetninga, trur eg gjorde at dei alle fekk eit godt bilde av kva som skulle markerast.

Middagen var Tacopizza.

Søndag sto vi opp til vanleg tid, vi hadde ikkje fått med oss at frukosten var utsett til brunsj. Men sidan vi var dei to eldste om bord, var det heilt innanfor å kome seg opp om morgonen. Sjøen var framleis hyggeleg og vi fekk oss ei roleg stund med kaffi og prat.



Mannskapet på KV Harstad etter seremonien.



Rosebukettane ligg klar

På ettermiddagsbriefen gjekk besetninga gjennom operasjonane som skulle utførast på Jan Mayen, og etter den gjennomgangen gjekk Skipssjef Sandnes gjennom minnesmarkeringa klokka 17. Ordren til mannskapet var å stille i paradeuniformer.

Atle og eg laga rosebukettane klare i god tid.

Då eg pakka til turen, hadde eg ikkje tenkt tanken på at det skulle verte ein slik høgtidleg markering. Hadde eg tenkt den tanken, hadde eg nok teke med ei mørk jakke. Med Atle som støttekontakt, vart den lyse dongeribuksa bytta ut med ei mørk fjellbukse, og den mørkaste genseran eg hadde tok eg på. Sidan det var litt vind og kjølig tok eg boblevesten utanpå. Det var tydeleg skilnad på kystvaktfolka og den sivile.....

Markeringa skulle utførast framme på bakken. Ein svart duk vart lagt over luka og bukettane saman med eit norsk flagg vart plassert opp på. KV «Harstad» la seg med vinden i le for styrehuset.

Seremonien tok til med oppstilling av mannskapet, før skipssjef Sandnes tok ordet. Etter ein kort introduksjon av markeringa gav han ordet til meg, som på vegne av Arktisk foreining og Ishavsmuseet Aarvak gav ei kort orientering om katastrofen. Besetninga vart stilt i rett og ein og ein rosebukett vart sjøsett.



Johannes seier nokre ord



Sjøsetting av rosebukett

Skipssjefen fortalte kva skute og kor mange mann. Når buketten låg på vatnet, vart det slått eit slag med skipsklokka. Det er truleg unødig å nemne, men det var høgtidleg og rørande.



*Skipsklokka, eit slag når kvar bukett var sjøsatt*

Dei 79 mennene vart til sist heidra med eit minutt stillheit. Skipssjefen sa nokre ord, før seremonien vart avslutta med kongeønske og mannskapet tredde av.

Absolutt ei svært verdig markering av dei 79 som kom vekk for 70 år sidan.

Etter seremonien, tok eg skipssjef Sandnes i handa og på vegne av heile ishavs-Noreg takka eg han for den høgtidlege markeringa.

Stuerten serverte kylling til middag. Seinare gjekk ungdommane om bord i gang med å steike vaflar, med brunost og blåbærssylte vart det kveldsmaten.

Då vi kom på lugaren, vart Atle og eg sitjande ei lita stund å snakke om dagens markering. Vi var einige om at seremonien gjekk langt over våre største håp og forventningar. Det var to tilfredse karar som kraup til køys, tilfredse med dagen og med forventningar til morgondagen.

Då vi tørna ut låg vi utanfor Båtvika. Det var som venta ein god del skodde, og trass det var stille, var det likevel ein del drag i sjøen.

Det vart kontrollert djupna på vegen inn og til den posisjonen «Harstad» låg på sist dei leverte olje på Jan Mayen. Alt var ok, og etter kvart bakka kystvaktskipet seg på plass, og la seg til på DP.

Då starta operasjonen med å få slangane i land. Ein for Arctic Fuel og ein med Heli Fuel.

Slangane vart dradd så nær land som mogleg med Sjøbjørn (FRC – stor MOB-båt). Så vart ei line skota i land, og folka/utstyret i land drog slangane inn og kopla dei saman med sin røyrleidning. Slangane låg på land i ein stor bøge, med slakke om skipet skulle bevege seg. I tillegg var der ein «weak link», så om det var drag i slangen, var det dette som skulle ryke før slangen vart skada.

Operasjonen med å få slangane i land, tok tid, men gjekk heilt prikkfritt. Då var det berre å starte å pumpe oljen i land.

Atle og eg hadde innsett at våre optimistiske returbillettar frå Evenes måtte endrast. Så på ei svært därleg dataline forsøkte vi å gjere det. Det lykkast ikkje, så vi måtte telefonere. Det gjekk som ein draum, heilt til servicepappegøyen i andre enden måtte ha ei innbetaling for å endre billettane. Utan det nekta ho å gjere det. Dette trass i at vi omstendeleg hadde forklara kvifor vi ringte, at vi var «in the middle of nowhere» og at her var manglande datakapasitet. Vi var vel begge i ferd med å dra på oss turtal, før vi trakk pusten og involverte kona til Atle og hennar Vipps i prosjektet. Då fekk pappegøydama til Norwegian stadfestinga si og vi fekk endra billettane våre til fredag formiddag. Det skal ikkje vere enkelt å vere offline i 2022.

Etter bunkringa av olje var i gang, starta mannskapet på KV «Harstad» å sette i land ein del av den lettaste lasten. Dei fant ei lita bukt som låg godt skjerma, der dei kom inn med Polarcirkelen, utan at lasten og båten vart «drukna».

Vi to passasjerane hadde sjølvsagt lyst å kome oss i land, men stasjonssjefen var forkava og bad oss vente. På lett spør sa eg til skipssjefen at han måtte kalle oss forskrarar, så ville vi få sleppe i land.

Etter middagen var vi velkomne i land. Vi stilte i skikkelege drakter, og det var bra, for både i landsettinga, og ikkje minst turen om bord att i lettbåten var heller fuktig, i draget som var der. Då vi hadde kome oss vel i land, var det av med draktene.



*Oljeleidningane i land frå KV Harstad*

Mi drakt var størrelse 4XL og vog sikkert 20 kilo, så eg følte meg som ein suomibrytar der eg kava meg opp dei store steinane frå sandstranda. Der vart vi møtt av stasjonssjefen. Han skulle då ein tur over til Kvalrossbukta, så vi fekk vere med dit. Der var det grauttjukke skodde, i praksis såg vi berre 10 meter framføre oss. På veg attende bad Atle om at vi fekk gå av ved flyplassen. Det gjorde vi. Skodda hadde no letta, og vi hadde fine fotoforhold. Det mest uventa for meg, var kor grønt det var. Heile øya er av lava, lava- berg, stein, grus og sand. Lavaen gir gode vekstvilkår for ulike mosetypar.

Vidare var det også stor fargeforskjell på lavaen, frå raud, via brun til nærmast kolsvart.

Vi spaserte, var innom den meteorologiske stasjonen og tok nokre bildar og fekk oss ein prat. Sidan var vi innom «Kreml», der ein del historisk materiale er samla, vidare til oljetankane og pumpestasjonen der, og sjølvsagt innom biblioteket og butikken på stasjonen. På stasjonen var det gode dataforhold, så vi fekk sendt både film og bildar frå markeringa av 52-

ulykka til Arktisk foreining og Ishavsmuseet. Samt gitt livsteikn heimover, og ikkje minst fekk eg avkrefte ein framtidig enorm krabbe-førekomst på ruta Lofoten - Jan Mayen.

Som ekte sunnmøring hadde eg teke nokre «gamle» fjellsko på turen. Dei var tydelegvis så gamle at solen gjekk opp i inkje. Og etter kvart så det nok meir ut som at Atle gjekk tur med Hr Flikk frå Allo-allo. Det var no sjølvsagt veldig flaut og irriterande, men noko skal no forbrenningsomnen om bord i båten også ha til næring, så der enda dei. Dagen etter vart eg berga av vernesko frå Kystvakta.

Oljepumpinga, prøvetaking og dokumentasjonen tok lengre tid enn planlagt, så til sist vart avtalen at dei to som var ansvarlege for Heli-fuelen, skulle overnatte i land på stasjonen. Då var klokka 23 og vi hadde hatt to timer meir enn venta i land. Vel om bord komne, var vi oppspilte så vi vart sitjande ein time og prate før vi gjekk til ro. Bunkringa av Arctic-fuel gjekk føre seg til klokka 6 om morgonen. Då hadde det kome i land meir enn 600 m<sup>3</sup>.



*Mykje farge på mosen over lavaen*

KV «Harstad» hadde med seg ein del større gods som skulle i land. Eg har sett bildar og film av mange landsettingar på Jan Mayen med dorry eller flåtar, alle har vore fuktige, typisk frakt frå «Polarbjørn» og Polarhav» på 1960-talet. Så det var ikkje fritt for at eg såg fram til landsettinga, kanskje kunne eg få nokre litt artige og spenstige bildar.

Då vi vakna var vi på veg rundt øya til Kvalrossbukta, der dette godset skulle settast i land. Eg kan vel ikkje seie eg vart skuffa, men på tåkeøya var det sagt at der var ingen båtkunninge, så båten skulle ikkje brukast. Måten godset vart landsett på var med KV «Harstad» sin Polarcirkelbåt som gjekk i fjøra, og så vart godset løfta i land med gravemaskin. Det fungerte fint det så stille som det var denne dagen.

Ein stor happening for alle som kjem til Jan Mayen er å springe Kvalrossløpet. Dette fekk eg høyre om av Atle. Etter å ha øydelagt to summarar med menisk, konkluderte eg raskt med at ein lett overvektig utrent mann i 50-åra ikkje skulle springe 9 kilometer på lavagrus. Sjølvsgart hadde diplomet vore kjekk å ha, men det får verte neste gong eg kjem dit. (Det er vel heller tvilsamt om det vert.) Men vi heiv oss med første partiet som drog i land, og i staden for å springe over til stasjonen, så sat vi på med ein minibuss som stod for tidtakinga.

Vi hadde fotoseansar på vegen og i målområdet nytta eg høve til å verte fotografert med skiltet «Brandal», som førre stasjonssjef, Inger-Ann Johansen fekk montert opp.

Ein del av besetninga på stasjonen vart invitert om bord KV «Harstad», desse vart no frakta med minibussen til Kvalrossbukta og teke om bord der.

På ny tok vi turen til stasjonen og fekk prate med nokre av besetninga og jammen klarte vi å bruke nokre kroner denne dagen også. Heldigvis kom eg på at ein god venn i Skjåk hadde eit ønske om eit poststempel, så postkort vart ordna. Tida gjekk raskt, og med eitt sto bussen utføre med beskjed om at vi skulle fraktast over øya og om bord att i KV «Harstad».

På turen attende, vart eg sitjande å sjå utover og tenke på tidlegare tiders slit og hendingar på øya. Eg rekna ikkje med å kome attende hit, så eg spara ikkje på bilda. Det siste eg gjorde før eg gjekk om bord Polarcirkelbåten var å plukke nokre steinar ned i lomma, til minne om turen.

Mannskapet på stasjonen hadde ønske om å få hjelp av kystvakta til å transportere ut ved til hyttene «Vera I», «Vera II» og «Jørns hule». Så ikkje lenge etter pulje 1 hadde kome om bord att, starta vi å gå sørover. Polarsirkelbåten vart godt lasta med ved. Atle hadde vore med å lossa ved til Vera-hyttene tidlegare, så han vart med denne



### Ved som skal til hyttene

gongen også. Eg tok kameraet med på dekk og fotograferte mens eg fordøya inntrykka.

KV «Harstad» runda Sørkapp og held fram til Båtvika. Der vart passasjerane frå stasjonen landsett, og det andre partiet frå mannskapet kom om bord att. Så snart alt var på plass om bord, vart kursen sett mot Noreg. Foreløpig plan sa Bjerkvik torsdag i 20-tida . KV «Harstad» skulle bunkre på ny, før turen gjekk vidare til andre utestasjonar, så dei trengte tida.

Lossing av oljen og landsetting av material og utstyr på Jan Mayen hadde gått heilt etter planen, ikkje uhell av noko slag. Vêret og sjøen var definitivt på lag med oss. Eg var nokre turar ut i løpet av kvelden og tok farvel med tåkeøya vest i havet. Sola kika fram og bjørneberget lurte mellom skodde og skyer.

Vi var to tilfredse passasjerar som oppsummerte på kvelden. Vi hadde fått meir ut av turen enn venta. Eg var så tilfreds at eg sa ikkje stort, då er

det lett å misforstå, så eg måtte forklare Atle at det er ein positiv reaksjon, at eg er stille!

Onsdagen brukte vi til å sortere og utveksle bildar og film. Eg heldt fram med å kladde litt og elles berre nyte dagen på eit roleg hav.

Torsdagen var det å pakke saman, ta av køykleda, vaske lugaren og organisere oss til Evenes om kvelden. Dagens overrasking sto Skipssjef Sandnes for, då han inviterte oss med på dagens brief på bruа. Der fekk Atle og eg overrekt Kystvaktsmedaljen, som eit synleg bevis på at Kystvakta sette pris på arbeidet vi gjer med å ta vare på maritim- og polarhistorie.

Ut på ettermiddagen kom det naudmelding frå ein fritidsbåt som hadde grunnstøytt. Då vart det full fokus om bord, kvar til sitt. Som observatør var det både interessant og imponerande å registrere kor effektivt og raskt alt skjedde. Båten vart lokalisert, og snart vart Sjøbjørnen sett på sjøen, og den gjekk i stor fart mot den skadde farkosten. Redningsskøyta og Sjøbjørnen frå KV «Harstad» vart framme omtrent samstundes. Båten vart lensa og av alle verdens vedundermiddel var det framleis margarin som vart brukt som midlertidig tetting. Det gleda ein historieinteressert kar å sjå at gammal kunnskap framleis vert nytta.



*Redningsskøyta, båten som trengte assistanse og sjøbjørnen til KV Harstad.*

Vi vart såleis eit par timer etter skjema inn til Bjerkvik. Etter å teke farvel med skipssjef og andre, tusla vi oss i land, fekk oss ei taxi som køyrd oss til Evenes og hotellet der. Etter ei



*Mykje farge på mosen over lavaen*

veke saman, heldt vi på standarden og delte rom, men ikkje seng.

Turen med KV «Harstad» til Jan Mayen var på alle måtar ein flott tur. Sjølvsagt ein fin båt, sidan den er designa av Rolls-Royce i glanstida på tidleg 2000-tal.

Vêret og sjøen var perfekt, ingen sjøverk, og når vi nærma oss Noreg, skulle eg ønske vi hadde fått vere med på heile rundturen.

Atle sin kunnskap om Jan Mayen gjorde at eg raskt fekk langt større kunnskap om øya, og som alltid, då aukar nysgjerrigheita, eg vil vite meir.

Stor takk til Atle som inviterte meg med på turen, og til Kystvakta og skipssjef Sandnes som gjorde det mogleg.

Meir om Jan Mayen får de i neste utgåve av Isflaket, då vil tidlegare stasjonssjef Inger-Ann Johansen skrive om opphaldet sitt på øya.

# AASEN



## BIL-DEMONTERING AS

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

700 37 900

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

# Med «Jan Mayen» til New Foundland 1969

Av Bjarne Harald Brobak

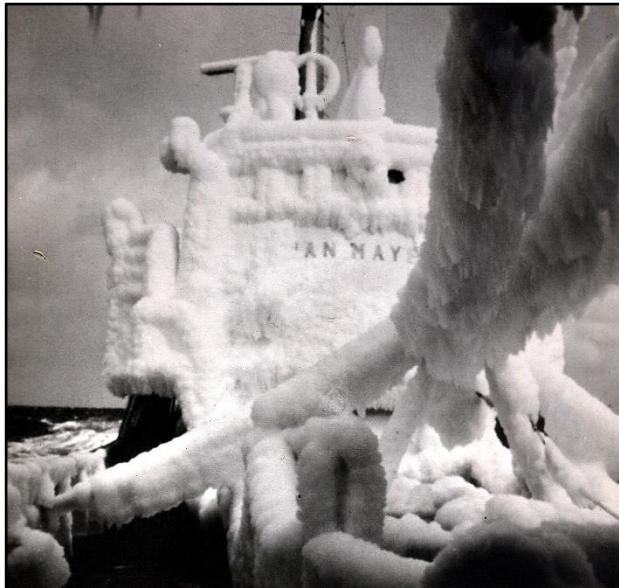
«Jan Mayen» var bygget på A.M. Liaaen i Ålesund i 1959 for H. Koppernæs og sønn A/S. Skuta var moderne for sin tid, bygget for selfangst og trålfiske. Første tur til Newfoundland 1959 ble en kort og god tur, 19000 kvitunger. Reidar Pilskog, Hjørungavåg, var fangstleder.

Etter 10 års drift ble skuta solgt til Lars Jakobsen og sønner, Røstbakken på Tromsøya. Skuta ble rustet for New-Foundlandstur med Olaf Johannesen, (snusungen) fra Straumsbukta som skipper. Skyttere var Guttorm Bårdsen, Straumsbukta, Håkon Nilsen, Laksvatn og Peder Simonsen, (huas-Peder) fra Vangsvik. Alle skytterne var vesterisfolk. Det er alltid forventet en god førstetur når det kommer ei ny skute på nye eiere. Mannskapet var vante fangstfolk fra Tromsø og områdene rundt. Det var også to gamle fangstmenn fra Gratangen, disse hadde mange turer med Ludolf Schjelderup skuter, «Selis» og «Quest», til New-Foundland på 1950-tallet, der Olafs far Ingvar Johannesen, «gammalsnusen», var skipper. De to prata om at «gammalsnusen» skjenket fangstdram til gutta etter gode fangstresultat med over 1000 dyr pr dag.

Det var også to uerfarne menn som måtte ha et kurs hos veterinær om avlivning av selunger. Det var også litt orientering til gamle vante fangstfolk.

Etter 1968 sesongen ble det satt i gang en del tiltak om blant annet krav til hakapiker som skulle være etter nye mål og vekt, gamle hakapiker som var brukt i mange år ble da tatt i land og tatt vare på som souvenirer fra forne tider. Selfangsthetsen var i sin spede begynnelse og skulle bli starten på det som til slutt lammet hele næringa totalt.

Under rustinga ble det ikke den gode grunnen om fangst og gode turer, men heller ei laber stemning. Skipperen var blitt gammel og



*“Jan Mayen” nedisa på veg til feltet. Foto frå Ishavsmuseets arkiv.*

hadde heller ikke hatt tur til New-Foundland siden 1962, da han forliste med «Quest».

Etter avgang fra Tromsø og passert Rystraumen gjorde skuta en stor sving inne på Straumsbukta med tre lange støt i fløyta. De skulle få se nyskuta i hjembygda til skipperen og første-skytteren. Det ble pratet om å vise skuta lasta om 6-7 uker etter en vellykket og snar tur. Skuta hadde tidligere hatt en skikkelig utur hvor alt gikk på tverke, men alle berget seg hjem uskadd, tross alt. Dette er omtalt for noen år tilbake i artikkel i «Isflaket».

Etter ankomst til isen ble første oppgave å lokalisere posisjonen der «Quest» forliste, og skipperen loddet nøyne opp dypet. Gutta om bord skøya med at han skulle heve skuta senere.

Det var et vanskelig isår, kompakt isbelte med pakkis som var frossen sammen med ny is og ei meget vid landråk. Noen skuter lå ute i kanten og vente på flyet som skulle gi posisjon på selkastet før dato for fangst-start. Om kvelden dagen før fangståpninga kom en stor isbjørn opp på siden av skuta. Dette var nytt da det tidligere ble sagt at snadd og kobbe som første dyr om bord i skuta på selfangstturer var forbundet med utur, og nå var det nytt med isbjørn.



*“Kvitungen” ex “Jan Mayen” etter fleire ombyggingar her fotografert i Tromsø i 2020. Foto Webjørn Landmark.*

«Huas» fredet bjørnen, han sa det var utur med bjørn om bord. Bjørnen fortsatte, gikk til «Polarsirkel» og forsvant der. «Huas» var gammeldags, og var mye grepst av overtro. Fikk vi ikke annen fangst enn den bjørnen, ble det sagt, så var det utur i skuta. Tor Larsen i Norsk polarinstitutt hadde begynt forskning på isbjørn, og fredning var på gang. Prisen på vinterbjørn var meget høy.

En del av selkastet lå på innsiden av isbeltet, noen småkast i yttersida. Hovedkastet lå på fjordene nordover Labradorkysten fra Domino, Sandwich Bay, Hamilton Inlet og Indian Harbour og innenfor den canadiske fiskerigrensen. Vi kom ikke gjennom isbeltet og inn til selkastet. Maskinen var nedkjørt og krafta var svak.

«Harmoni» forsøkte å forsere gjennom isbeltet og inn til selkastet, men de fikk maskinhavari og

ble liggende fast med revet foring etter fastkjøring.

Jon Jakobsen var på senderen og fortalte: «Det var jeg selv som sto på broen da braket kom». «Harmoni» fikk reparert og kom i gang igjen, og sammen med «Polarbjørn» ble de igjen der sør.

Vi fangstet nordover i utkanten av isbeltet og fikk noen 100 dyr pr dag. Vi kava oss nordover med dårlig maskinkraft og fikk på noen uker mellom 2000 og 2500 kvitunger/lørv.

«Theron» prata med «Polarbjørn», som fangstet sammen med «Harmoni» lenger sør, og sa at de fangstet i et stort kast inne på Hamilton Inlet nord på Labrador.

Marø på «Polarbjørn» sa da at de hadde også kommet opp i 5-sifret tall. En mann om bord ble syk, og vi gikk inn til St. Antonio med han for legebehandling. Han forsto nok at det kunne bli en bomtur, han berget seg på sykeavmønstring.

En mann kommenterte at «Svartmannen er fra borde, nå skulle det bli fangst».



*“Harmoni” på Newfoundlandsfeltet her i 1967.  
Foto Yksnøy, Ishavsmuseets arkiv.*

Hest, ryggsekk og senere også paraply om bord i skuter var forbundet med utur.

Dagen etter at vi kom ut fra St. Antonio fant vi et lite spuns med kvitunger og lørv. Resultatet ble beste dagsfangst, ca 500 dyr, men på slutten fant vi bare enkeltdyr som vi drog på for å få nok til en dunge. Men den ene av gamlingen ble uten dyr å dra på, så han gikk opp på de høyeste skrugardene med dragartauet over aksla og speidet etter dyr uten å finne noen. Da ropte den andre gamlingen til han: «Er du på hesteleiting?» Han ble så fornærma at han gikk ombord med en gang, han var ikke noen uturskar. Disse to pratet ikke med hverandre resten av turen.

Så ble det påske og gutta sendte telegram hjem med «God påske», men det ble ikke komplett da det ikke gikk an å tilføye «god fangst». En av gutta sendte telegram med «god påske» og ei sentimental kjærlighetserklæring, «din T-bjørn», men dette falt dårlig ut hos de andre gutta, da det ble betraktet som uturstelegram.

«Huas» stemplet det som hjemlengsel og uturstelegram.

Så gikk vi nordover mot Hamilton Inlet der «Theron» lå og fangstet. Da vi kom fram dit og stoppet utenfor den canadiske fiskerigrensen, kom den canadiske kystvakten ut fra fjorden med «Polarsirkel» etter seg, de var arrestert og ble innbrakt for fangst innenfor den canadiske fiskerigrensa. «Huas» poengterte: «Utur i den bjørnen».

Vi ble liggende utenfor grensa. Det kom noen dunger gammelfangst med den oppbrutte isen som strømmen tok ut fra fjorden og sørover, det så ut som det var fra canadiske landfangere, skipperen beordra en mann ut med jolla og ropte: «Er det vår fangst?» Svaret var «Nei». Ordre: «Kom om bord».

Så kom det melding om klappmus som hadde kastet lenger sør med posisjon oppgitt, og vi gikk sørover sammen med «Asbjørn» av Gratangen, men snudde uten å finne noe. «Asbjørn» fortsatte sørover og var ikke på

senderen på en uke. Da «Asbjørn» med Bjarne Jensen ga lyd fra seg igjen, var de nesten lasta, med hovedsak blueback og en del stordyr.

Han sa på senderen til Olaf: «Du kunne ikke ha vært mer enn ei tima fra kastet da du snudde i den dårlige sikten som da var».

Olaf hadde ikke beregnet Labradorstrømmen fra det tidspunkt meldingen kom til distansen var tilbakelagt og snudde før den nye posisjonen.

Vi gikk nordover igjen til den fjorden hvor hovedkastet var og ventet på at det skulle komme ut is med fangst fra fjorden. Så ble vi fast, og holdt på å bli skrudd mot Rocksen (Wolfen), men det gikk heldigvis bra selv om det var nære på.

Skipperen sto lenge og så i radaren, heiste på buksene og sa: «Det bær rett på Rocksen. Gi stuerten ordre om å gjøre klar nødproviant».

Vi så ikke Rocksen med det blotte øyet i tåka, men da vi kom på vel 200 meters avstand dukket den opp av tåka, og det så ut som vi skulle driftet rett på den med hekken først. Isen driftet fort, da Labradorstrømmen kan gå med opp mot 2-3 knops fart. Det var på dagtid og alle mann var orientert om situasjonen. Stemninga var taus blant gutta som sto på dekk og fulgte med da vi nærmet oss Rocksen. Ingen sa noe før vi passerte med et sug og sørpa sprutet mellom flakene. Det var vinterfrossen is vi var fast i, så presset på skuta var ikke så kraftig. Hadde det vært grov pakkis, kunne det gått verre med «Jan Mayen».

Ekkoloddet viste 40 favn dybde da vi var nærmest Rocksen. Det er mange norske skuter som tidligere har vært skrudd opp mot Wolfen, blant annet «Norvarg» som var nære på å bli skrudd på Rocksen der tidlig på 1960-tallet.

Vi fortsatte å plukke litt blueback, lørv og svartunger uti kanten, vi fant også noen klappmusfamilier og vi fikk skutt en stor hettakall, et prakteksemplar, ingen om bord hadde sett større dyr tidligere. Da den lå på dekk uflådd, var den 70-80 cm høy. Da den var flådd, målte vi skinnet fra bak hetta til baksveivene til en lengde på vel 3,60 meter. Det ble meldt om gammalhundfangst lenger nord og vi fikk 8-900



*«Jan Mayen» farleg nær å bli skrudd opp mot Rocksen. Mannskapet på bruvingen følgjer spent med. Foto frå Bjarne Harald Brobakk.*



*Vi ko moss så vidt unna Rocksen. Foto frå Bjarne Harald Brobakk.*

dyr på noen dager i tillegg til det vi hadde fra før.

Vi gikk en av de siste dagene nordover mot en posisjon der det hadde vært et skikkelig slag på gammalhund. Skipperen spurte chiefen Arvid Mathisen om han hadde mer fart på rokken. Da vi kom i posisjon lå det en masse skrotter igjen på isen etter storslaget. Skipperen så seg rundt



*"Nordbjørn" her på Hamilton Inlet ved Newfoundland i 1965. Foto Yksnøy, Ishavsmuseets arkiv.*

fra rorhuset og kommenterte: «Er dette åstedet?»

De andre skutene hadde fulgt etter hvor selen hadde lagt seg opp igjen for videre fangst. Til slutt forsto alle ombord at vi alltid kom for sent, og skipperens kommentar var: «Det går ikke an å gråte over spilt melk». Det siste av overtro fra «Huas» var at skuta hadde mista en mann høsten før da de var på fiske i Nordsjøen, og denne mannen gikk igjen om bord, og det var uturen.

Vi gjorde sjøklart og seilte østover med knapt 5000 dyr, så det ble ikke noen fangstdram på gutta. Det var bra vær på overseilinga, som var det gode med turen. Vi gikk inn Vestfjorden og tok bunkers i Lødingen, da det ikke holdt helt tilbake til Tromsø. Vi losset fangsten på en dag. Den store hettakallen var så brei at spekkemaskinen ikke kunne ta den, så vi måtte dele den på langs. Vi vaska skuta og kom oss hjem med kobbekjøtt-tynnene, lotten ble knapt 5000 kr. Alle de andre småskutene fikk full last det året og gikk hjem før sluttdato.

Olaf hadde gjort mange gode turer tidligere på 1950 og først på 1960 tallet, da forholdene var annerledes på New-Foundland.

Nå var han blitt gammel og sliten og skuta var nedkjørt, da maskinen var dårlig vedlikeholdt. Olaf har en storfangst på New-Foundlandsfeltet i 1956 med vel 32000 dyr, da med «Norbjørn». Da var det andre tider og forhold, selbestanden var også større da.

\*\*\*

## **Plukkfangst:**

Kristiansundsskip opbragt av russerne.

“Vesterisen”, det eneste skip fra Kristiansund som i år driver selfangst i det østlige ishav, skal være opbragt av russerne og innbragt til Arkangel.

Det foreligger ennu ingen beskjed om hvorvidt opbringelsen skjedde innenfor eller utenfor 12-milsgrensen. Skipet hadde full last.

(Romsdals Budstikke 27. Mai 1922)

# Kolgruver på Bjørnøya

Av Stian Runne Brandal

Dei eldste kjeldene som omhandlar kolførekomstar på Bjørnøya er daterte 1609. Men det var ikkje før åra 1898–99 at nokon forsøkte for første gong å utvinne kol på øya.

To tyske selskap kravde rettigheitene til å drive ut kol på Bjørnøya, med Theodor Lerner, som vart kalla «Tåkefyrsten», i spissen. Medan allereie i 1900 vart planane gitt opp.

Lenge var øya «ingenmannsland» og det var fleire private grunneigarar som eigde heile eller delar av Bjørnøya fram til 1915 då egersundaren Kristoffer Sandsve okkuperte øya og kravde eigedomsrrett.

Hausten 1915 vart I/S Bjørnøen Kulkompani skipa i Stavanger, og selskapet betalte kvalfangaren Morten A. Ingebrigtsen 10 000 kroner for kvalstasjon og alle rettigheiter han hadde på Bjørnøya. Vinteren 1915/16 var det fleire som overvintra for å førebu bygging og drift av kolgruver.

Sommaren 1916 vart bygginga av gruvebyen Tunheim påbyrja ein stad nord for Miseryfjellet og koldrifta starta opp. Byen fekk namnet etter Karl Tunheim som var formann i gruvebyen i 1916.

Dette var rett etter utbrotet av første verdskrig, noko nøytrale nordmenn såg på som ei kjelde til fortene. Kolførekomstane på Bjørnøya skulle seljast til dei mange koldrivne krigsskipa.

Som ein fortsettelse av I/S Bjørnøen vart Bjørnøen A/S danna i Stavanger den 3. juni 1918. Selskapet skulle ha forretningskontor i Stavanger og dessutan eit fast kontor i Tromsø.

I 1918-19 overvintra 87 mann på Bjørnøya og 9125 tonn kol vart produsert.

I 1919 fekk selskapet økonomiske vanskar. Løysninga vart ei kontrakt med staten om forskotsbetaling for levering av 15 000 tonn kol. Same året fortsette utbygginga av anlegget med jernbane til skipningsstaden i Austervåg, ny kraftstasjon, fleire hus, oppfaring av ny gruve



Minner frå kvalfangsttida på Bjørnøya. Foto Birger Rasmussen 1946, Ishavsmuseets arkiv.

(A-gruva) og trådlaus telegrafstasjon. Om hausten meldte nye finansielle vanskelegheiter seg. Ei ny forskotskontrakt vart ordna, der staten fekk pant i eigedomen og anlegget.

Ved juletider 1919 vart Tunheim også ein offisiell meteorologisk stasjon og sendte tre daglege vertelegram til geofysisk institutt i Oslo.

I 1920 skipa selskapet vel 20 000 tonn kol. Arbeidsstyrken om sommaren talte 200 mann. Gruvebyen vart utbygd vidare med mellom anna butikk, lager, spisesal for arbeidarane, bakeri, svinestall, hestestall, lokomotivstall, kontorbygning og skeideverk ved gruve A og gruve C.

Kolet vart selt til Nord-Norge og brukt som drivstoff for dampbåtar som gjekk langs norskekysten.

Medan investorar på Jæren tente pengar, arbeidde menn i gruvene under elendige forhold. Avisa Nordlys rapporterte om roten mat og trekkfulle hus. Arbeidarane vart nekta å sende telegram heim og arbeida 16 timer i døgnet for 8 timars betaling. Mat og personleg utstyr måtte dei betale for. Gruvene var fuktige og kalde. Isbjørnane var ingen stor trussel, men ei konstant kjelde til frykt. Desse faktorane var truleg grunnen til eitt av fleire opprør blant arbeidarane.



*Den gamle kullkran på Bjørnøya. Foto Birger Rasmussen 1946, Ishavsmuseets arkiv.*

Dei klagande arbeidarane vart sagt opp i mars 1920 og sendt heim, samtidig som nytt mannskap vart sendt opp utan kjennskap til årsaka til utskiftinga.

Den eine skøyta som skulle bringe mannskap sørover, M/K Olav gjekk ned i et stygt uver om lag 22. mars og alle 35 ombord omkom. Eigar av skuta og kaptein, Kristoffer Meier Eriksen, omkom også i forliset. Han er omtala som ein av dei første nordlendingane som begynte å fare frå Ålesund.

I 1920-1921 overvintra hele 182 personar på Tunheim.

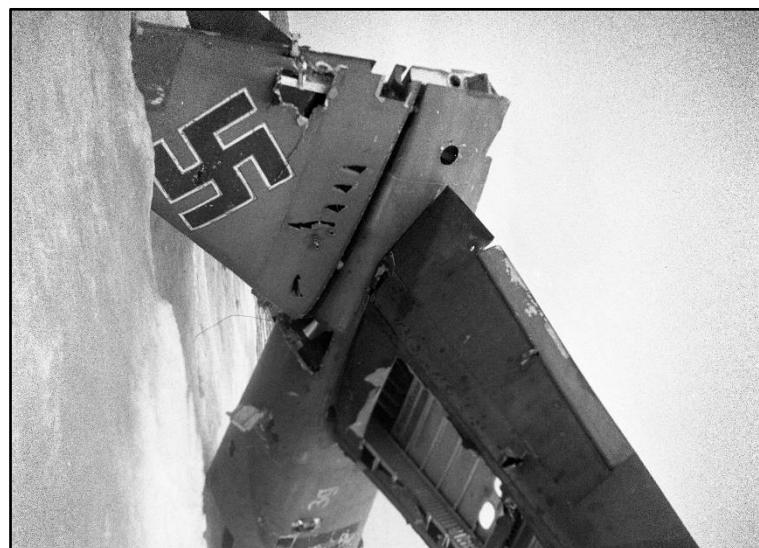
I åra som følgde var kolgruvedriften hemma av brann, streik, gjenising av A-gruva og nye økonomiske problem, og hausten 1925 vart den nedlagt på grunn av ulønsomheit som følgje av synkande kolprisar.

Berre vakt- og vedlikehaldsmannskap overvintra på anlegget i 1925-26.

Etter at både tyske og sovjetiske okkupasjonskrav på Bjørnøya var løyst ut, utstedte Handelsdepartementet hausten 1927 heimelsdokument til Bjørnøen A/S på eigedomen matr. nr. 2, lopenr. 1 - Bjørnøya, omfattande heile øya og alle omkringliggende øyer, holmar og skjær. Selskapet var året før komne i gong med uttak av blyglansmalm, og dette vart det no arbeida videre med kvar sommar i nokre år. Men i 1930 var det slutt også med blyglansdriften. Frå da av var Bjørnøen A/S finansielt ikkje i stand til å

drive vidare. Løysninga vart ei frivillig overdraging av dei private eigarane sine aksjar til staten til ein beskjeden pris. Dette skjedde i 1932.

Eit av dei best bevarte bygga på Tunheim er stallen til Bjørnøya-Blakka, Tunheims maskot og litt av ei berømtheit i Norge på den tida. Då gruvedriften stansa opphørte samtidig forforsyningane til Blakka. Etter at Blakka hadde blitt fora med alle halmmadrassane i byen måtte besetninga finne på noko anna. Røye, fuglar, kvalkjøt, polarrev – alt kjøt vart etterkvart godtatt av Blakka som mat og fjordhesten vart forvandla til ein rein kjøttetur. Blakka takka heller ikkje nei til ein halvliter øl til maten.



*Nedskutt fly på Bjørnøya. Foto Birger Rasmussen 1948, Ishavsmuseets arkiv.*

Den andre verdskrig sette ein stoppar for all aktivitet på Tunheim. Tunheim vart evakuert i 1941, verdens einaste kjøtetande hest vart avliva og byen vart øydelagt av engelske krigsskip for å hindre at tyskarane skulle få tak i verobbservasjonar for det strategisk viktige Barentshavet.

Kjelder:  
Wikipedia  
NRK  
NSD  
Aftenposten  
Skipet.no  
Polarlitteratur.no

# **Det kunna gått så mykje verre.**

Jan Bigset, med «Vartdal» på sommarlodda 1976.

Av Johannes Bjarne Alme

Gode turar og artige episodar er stort sett kva fiskarar likar å prate om. Denne gongen har Jan Bigset saman med Gunnar Sætre og Rune Rokstad fortalt om ei hending som kunna fått eit langt verre utfall.

I 1976 hadde Vartdal-reiarlaget kjøpt «Gerda Marie» frå Austevoll, og kalla den «Vartdal», fiskerimerke M-7-VD. Den var bygd ved Søviknes Verft AS i 1967. I åra før den kom til Vartdal fekk den sidepropellar både forran og akter, samt shelterdekk. Båten lasta gode 6500 hl.

Første turen som Sunnmørsbåt gjekk til Shetland og sildefiske, med Jarl Vartdal som skipper. På sommarlodda vikarierte Petter Wiik frå Gursken som skipper. Gunnar Sætre frå Vartdal var bestmann, Jan Bigset frå Bigset på Hareid var bas og Rune Rokstad frå Hundeidvik - fiskar / lettbåtroar.

På veg nordover var «Vartdal» innom Tromsø og henta ei brukt loddenót med Kalle Karlsen. Så bars det vidare austover. Dette var ut i august og lodda og flåten var samla langt aust i Barentshavet. Dei seier at mesteparten av den norske og den russiske ringnotflåten låg i området  $45-50^{\circ}$  aust og på  $73-74^{\circ}$  nord. Dette var langt lenger aust enn dei tidlegare hadde drive fiske etter sommarlodde, men der hadde nokon fått fangst, så flåten samla seg der aust.

Med det same «Vartdal» kom fram til resten av flåten, såg dei ein topp som dei kasta på. Det var solskin og pent vær. Kaste var på om lag 4000 hl. Sidepropellen framme fungerte ikkje. Så dei gjorde som før sidepropellen si tid, brukte lettbåten til å posisjonere «Vartdal». Lettbåten hadde ein motor på 96 hk, så den taua godt.



*Jan i basbåten, «Vartdal» i bakgrunnen. Foto frå Jan Bigset*

Jan som var bas, sette lettståroaren – Rune Rokstad, om bord att, før han tok ein fortøyingsstamp frå baugen av «Vartdal» festa den i flå-sleparen i lettståaen og begynte å halde «Vartdal» slik at dei fekk vinden inn på styrbord side. Det gjekk fint, og dei fekk om bord loddar og nota.

Det neste halve døgnet gjekk dei å leita. Etter kvart kom også skodda, og det var därleg sikt. Jan var i kontakt med «Flømann» som hadde lasta seg opp og var på veg mot land. Det var sjølvsagt därleg nytt for basen, som ikkje ville vere ringare enn dei, så han vart enda ivrigare for å finne noko å kaste på. Etter meir leiting fant dei loddar som dei kasta på.

Det var eit bra kast, der var meir i nota enn kva dei sjølve trengte. Basen på «Mørebas» kom bort om og spurte om dei kunne få pumpe, det skulle dei sjølvsagt få, sidan det var same reiarlaget. Denne gongen sette ikkje Jan lettståroaren om bord att i «Vartdal». Dei huka på trossa på same viset som på første kaste og taua «Vartdal» slik at vinden kom inn på styrbord. Den tjukke fortøyingsstrossa vart festa i ein heimelaga krok av armeringsjarn og den korte nylonsleparen som dei brukte til å slepe det tyne tauet på flåa av nota. Jan sto og styrtet med høgre handa, den andre handa låg på bastikken. Så smalt det. Kroken hadde strekt seg ut, og med slepar av nylon, kom den utstreckte armeringsjarnkroken og sleparen fykande med dødeleg fart. Det var Jan si venstre hand som vart treft. Han svima augeblankeleg av, og blodspruten stod frå den knuste handa.

Lykka var at lettståroaren, Rune Rokstad, var om bord i lettståaen.

«Hadde han ikkje vore der, hadde nok lettståaen med meg segla rundt i skoddehavet i Barentshavet enda», humrar Jan.

Lettståroar Rune trudde at Jan var død der han låg rett ut med blod som spruta alle vegar. Han ropa om bord at Jan var slått i hel, og sette straks kursen attende til «Vartdal». Lettståaen vart hivd opp i høgd med styrehuset og Rune, Gunnar med fleire fekk Jan inn og la han på

styrehusdørken. Då kjente Rune puls, og han skjønte at der var «liv i liket». Jan var heilt medvitslaus. Blodet heldt fram å pumpe ut av handa. Både skipperen og dei andre som var på brua skjøna at dette var alvorleg, og at her sto det om livet. Sjølve handa var totalt knust. Enden på kroken hadde treft ovanfor olbogen.

Det vart hektisk om bord «Vartdal». Kaste (loddar) vart slept og nota måtte takast om bord att. Jan måtte få all mogleg pleie og ein måtte forsøke å finne ein måte å få legehjelp på. Frå andre fartøy fekk «Vartdal» over borvatn som dei brukte til å vaske handa med, så ikkje blodet skulle koagulere eller dra skit inn i blodomlaupet.

Jan låg rett ut på dørken, Rune heldt på å klippe opp arma på genser til Jan, då vakna Jan. Han ropte at dei ikkje måtte øydelegge genseran han hadde fått av kona til jul. Då han såg blodspruten svima han augneblikkeleg av på ny.

Over radioen vart det teke kontakt med kystvakta, dei låg eit døgn lenger vest. Vardø radio bidrog så godt dei kunne. «Vartdal» låg langt utanfor rekkevidda til helikopter. Eit spørsmål om å få mellomlanding og re-fuele på Kolahalvøya, vart blankt avslått av Sovjetunionen. Det norske flytande mottaket «Norglobal» låg i nærleiken av «Vartdal», men dei hadde ikkje lege om bord. Situasjonen såg i det heile ganske håplaus ut. Skipper og mannskapet skjøna at om dei ikkje fekk Jan til lege så kunne utfallet verte verst tenkeleg.



«Norglobal». Foto Ishavsmuseets arkiv, Båtologen si samling.

Vardø radio informerte så om at dei russiske snurparane ofte hadde eit moderskip blant seg, og at desse ofte hadde lege om bord. Det gav eit lite håp. Skodda låg grauttjukk, så å finne eit slikt skip ville vere som å treffe den berømte nåla i høystakken. Vardø radio arbeida vidare, og etter litt tid fekk dei beskjed om at moderskipet låg 60 nm lengre aust enn kva dei var.

Jan var no ganske sliten, og mannskapet flytta han frå styrehusdørken og inn på bestmannslugaren som låg bak bestikken. Der vart han lagt i køya med kontinuerleg tilsyn.



«Vartdal» godt lasta. Foto frå Atle Vartdal

«Han kunne no ikkje ligge å omkomast på styrehusdørken,» var Gunnar Sætre sine ord. Han tykte det heile såg kritisk ut.

«Vartdal» gjekk austover, når dei begynte å nærme seg den oppgitte avstanden, sto bestmann Gunnar Sætre kontinuerleg med hovudet i radaren for å sjå etter store ekko. Skodda var framleis grauttjukk. Dei ropte både på kanal 16 og på naudfrekvensen 2182, samt heiste signalflagget for legehjelp, utan å få noko helst slags attendemelding. Det var radaren å stole på. Kvar gong der var eit ekstra stort ekko, kursa dei imot, men dei første gongane vart dei skuffa. På tredje eller fjerde forsøket kom dei til eit stort moderskip, med snurparar som lossa på eine sida og mindre lastebåtar som lasta mjøl på andre sida. Dei fekk ikkje radiokontakt, men lettbåten vart sett på sjøen og med tre menn om bord gjekk dei inntil det sovjetrussiske

moderskipet. Dei fekk kontakt, og på dårleg engelsk og med fakter fekk dei forklara situasjonen, og oppfatta at det var berre å kome med Jan. Kanskje hadde Vardø radio vi Murmansk radio formidla situasjonen før dei kom fram, utan at dei fekk nokon forståing for det.

Som nemnt tidlegare var «Vartdal» nyinnkjøpt. I samband med kjøpet var der ueinigheit om lettbåten var ein del av kjøpet eller ei. Enden på diskusjonen vart at reiarlaget i Austevoll kjøpte ein lettbåt av «Ordinat» som følgde med på salet. Den hadde fiskerimerke H-250-AV. Trass i at merket var forsøkt pussa vekk, så syntet det godt. Og i forkavingen med å kome seg på fiske, hadde ikkje lettbåten fått mala på det nye nummeret, M-7-VD. Då sjuketransporten kom til det sovjetrussiske moderskipet, vart dette spurt med stor skepsis kvifor lettbåten hadde anna fiskerinummer enn hovudfartøyet. Etter litt ordveksling vart det gjeve klarsignal om å heise Jan om bord. Bestmannen og lettbåtroar vart med om bord, mens sistemann tok lettbåten attende til «Vartdal».

Etter kort tid fekk dei to beskjed om at Jan måtte på røntgen. Det gjekk raskt, og før dei visste ordet av det var dei to komne inn i operasjonssalen saman med seks kirurgar som starta å operere Jan. Alle dei seks var kvitkledde, men det som stal merksemda frå dei to frå «Vardal» var at kirurgane gjekk i kvite seglarstøvlar frå Viking. Dette kommenterte dei to seg i mellom, at dette ville ingen tru når dei kom heim og fortalte det. Der var truleg nokon i rommet som skjønte norsk, for kort tid etter vart dei geleida ut av operasjonssalen og invitert opp på førstestyrmannen sin lugar. Der fekk dei servert brød med ein centimeter tjukk smørskive på. Inne på lugaren hang der sild til tørk, minnast Gunnar.

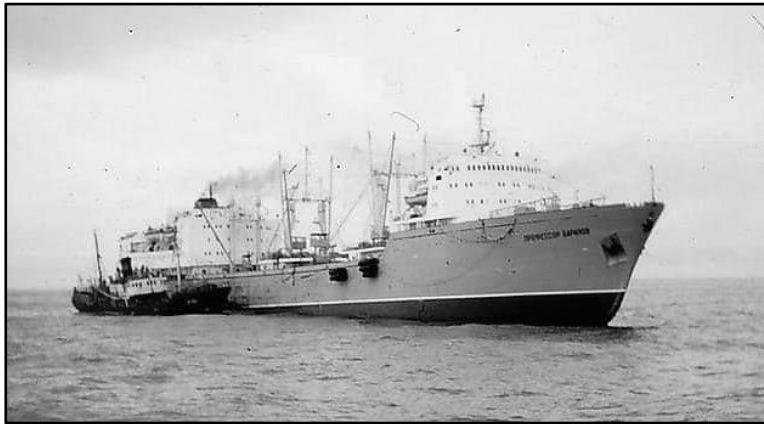
Samtalen var vanskeleg, men på eit vis klarte dei å kommunisere. Fiskerimerket til lettbåten var eitt tema. Då bestmann Gunnar spurte om å få låne VHF'en for å gi ein status til skipperen på «Vartdal» vart det diskusjon, og spørsmål om sertifikat. Gunnar la fram både

bestmannssertifikatet og radiotelegrafisertifikatet. I radiosertifikatet sto der ei setning om militær mobilisering, denne hengte dei seg veldig opp i, og det vart ein ny lang diskusjon. Omsider fekk han låne mikrofonen og fekk gitt ei kort beskjed til «Vartdal» om status.

Etter røntgen var Jan lagt på operasjonsbordet. Han var no våken. Så langt han sjølv minnast fekk han ikkje noko bedøving. Augo ville gjerne følgje med på operasjonen, men ei operasjonssøster som i følgje Jan, var like brei som ho var høg til, tok tak i hovudet hans og snudde det mot ho, og så song ho, det var bedøvinga han fekk. Handa vart bretta ut, i følgje Jan var den 40 cm brei, og tommeltotten og peikefingeren som mannskapet på «Vartdal» ikkje fant, og trudde låg att på havet, kom til rette. Alle fingrane kom på plass. Operasjonslegen sto og haldt på nokre sena, og sa noko slikt som at han kunne operere dei, men uansett måtte Jan opererast på ny når han kom til Noreg, så da kunne dei like gjerne gjøre det då, så det vart ikkje gjort.

Med jamne mellomrom under heile operasjonen kom ein Sovjetrussisk offiser i uniform og stor vid offiserslue innom og følgde med. Han sa ikkje noko, berre kika og snudde.

Dei to frå «Vartdal» som sat på lugaren til førstestyrmannen tykte operasjonen tok veldig lang tid. Dei var framleis uroleg for om livet sto til å berge. Etter 3-4 timer fekk dei beskjed om at no var operasjonen over, og dei kunne kome ned. Då dei kom ned på hovuddekk sto 5-6 kvitkledde legar og sjukepleiarar saman med Jan. Gunnar nemner spesielt då Jan gjekk rundt til kvar enkelt og gav dei ein god klem og takka for det dei hadde gjort, ja nærmast takka for at dei hadde berga livet hans, som ei svært sterk oppleveling. Legen sa at dei hadde gjort det dei kunne, no måtte han kome seg på sjukehus i Noreg. Med ønske om god betring, fekk Jan med seg to typar tablettar, ein han skulle ta ved moderate smerter og ein som skulle takast om det vart rett ille. Lettbåten frå «Vartdal» kom, og Jan vart heisa ned i den. Så snart lettbåten var på plass, vart kursen sett mot Noreg.



Russisk moderskip. Foto frå Sigbjørn Halle

Jan låg framleis på bestmannslugaren. Både Jan og Gunnar nemner den sterke tabletten. Jan seier at når han tok den, så vart han raskt slått heilt ut, han hugsa absolutt ingen ting. Gunnar fortel at Jan kom spaserande med stift blikk, fram i rorhuset og kursa på babord utgangsdør. På spørsmål om kvar han skulle, svara han berre, «eg skal hoppe». Jan veit ikkje om dette, men Gunnar seier at etter den hendinga vart dei ekstra påpasselege om Jan hadde store smerter og tok den tabletten.

Avtalen med helikopteret på Banak var at det skulle kome og hente Jan når dei var om lag 100 nm frå land. Helikopteret kom, og det var ein del vind frå vest, så «Vartdal» låg med akterenden motvêret, og Jan skulle heisast opp frå bakken.

«Frå helikopteret kom det ned ei jernbåre, så eg vart skikkeleg livande redde. Så eg ropte at dette vert eg ikkje med på, enn om vaieren slitna, så er eg på botnen av Barentshavet før de har fått blunka,» seier Jan. Men det var ingen bønn, han vart surra fast på båra, og trass han var livredd, så gjekk det bra. Så snart han var på plass om bord helikopteret, gjekk turen rett til sjukehuset i Kirkenes.

Det første som skjedde når Jan kom dit, var at han fekk ei morfinsprøyte, smertene forsvann og han vart glad og fornøgd. Det var ikkje godt å ligge, så han gjekk der å riksa. Etter ei tid kom smertene attende. Då ei sjukesøster kom og såg til han, så klapsa han henne på bakenden og bad om ei slik sprøyte til. «Å nei lille venn, ne er det slutt på moroa!» var svaret ho gav! Ikkje meir morfin på han nei.



«Vartdal» ved kai. Foto frå Atle Vartdal

Legane såg etter det som hadde vorte gjort om bord det sovjetiske moderskipet, og uttalen var at det var godt arbeid, om enn dei hadde brukt fiskesnøre å sy med. Jan masa om ikkje dei skulle operere slik sovjetlegen hadde sagt, men legen var tilbakehalden, det var ikkje sikkert det ville verte betre.

Andre natta Jan låg i der, fekk han ein drita full romkamerat, som snorka og laga lyda som eit trekkspel. Jan sende senga med kompisene på gangen fleire gongar, siste gong med beskjed om at «kjem han inn att så slår eg han i hel». Etter kvart klarna karen opp. Han var offiser i militæret, visstnok ganske høgt oppe i systemet. Han hadde vore å hjelpt ein bonde i Tana med slåtten, og no hadde han vore attende på slåttegraut. Det hadde sjølvsagt utvikla seg til frå graut til brennevin, og karen hadde falle utføre låvebrua og brote foten.

Karane om bord «Vartdal» hadde pakka det dei meinte Jan trengte av klede og liknande. På den tida fekk fiskarane ta ut sigarettar på utførsel, og ein kartong med lange «Pall Mall» sigarettar hadde dei også lagt i kofferten. Ein dag var det ei av sjukepleiarane som såg den pakken og lurte på kva det var for noko. Jan som låg i senga var snar å by ho ein sigarett, med ordre om at ho måtte opna glaset og sitje der. Etter kvart var det på dette rommet alle sjukesøstrene røykte. Dei sat i glaskarmen puffa og bles røyken ut det opne

vindaugen, medan Jan låg i senga og beundra sjukepleiarleggene og drøymte seg vekk.

Nils Holstad (Rema-Nils) og kona var i Kirkenes på besøk med dottera Marie Halonen som var jordmor på sjukehuset. Dei kom på besøk til Jan. Etter dei reiste heim, var Marie fleire gongar innom. Då Jan hadde begynt å kvikne litt til, så tok ho han med på biltur. Akkurat den dagen ringte dei over radio frå «Vartdal» for å høyre korleis det stod til med Jan. Svaret dei fekk var at han var på biltur med ei sjukesøster! Heile loddeflåten fekk med seg det svaret. Om bord «Vartdal» var dei letta, det var tydeleg at Jan var på veg til å verte seg sjølv igjen.

Ifølgje Jan varte kartongen med dei lange «Pall Mall» sigarettane i 12 dagar. Då vart Jan skriven ut og sendt med rutefly til Vigra, for vidare behandling på sjukehuset på Åse. Sidan det var rett før ei helg, la Jan like godt turen innom familien på Bigset. Så først mandag morgen møtte han opp på sjukehuset!

Nokon ny operasjon ville heller dei ikkje gjere der. Hadde Jan bede legen om bord moderskipet om å brukt dei par timane ekstra, så hadde han truleg hatt skikkelig tommelgrep og betre bevegelse i fingrane i ettertid. Einaste inngrepet som vart gjort på Åse, var ein hudtransplantasjon.

Etter han kom heim, var han både låk og leid. I følgje Jan sjølv, låg han mest på sofaen og tykte synd på seg sjølv. Ikkje hadde han så pass fantasi at han kom på å trena handa sjølv heller, legg han til. Omsider kom han på at det var fysioterapeut i bygda, han tok kontakt med Turid Teigene og avtalau time.

I dagane før avtalen såg Jan såg føre varme omslag og behageleg massasje. Då han kom til første timen fekk han beskjed om å sette seg på ein stol og vente. «Turid gjekk i gang med å rigge til ein davit, med ei einskora blokk i, med nokre stållokk i eine enden av tauet og eit handtak i andre», fortel Jan. Så fekk han fekk ordre om å begynne å drage, han drog ein gong å spurte om han skulle drage fleire gongar. «Du

skal drage til eg seier stopp!» varskudde Turid. Så han drog til han såg mannen med ljåen. «Ho var knallharde med meg,» legg han til. Dette var langt i frå koseleg massasje og varme omslag, men etter kvart fekk ho no liv i musekelaturen i handa, legg han til med eit smil.

Jan fekk beskjed om at han ikkje måtte reise på sjøen den komande vinteren, handa var ikkje klar, var ordren frå legen. Men Jan var uroleg og reiste. Det vart ein tøff vinter. Handa fungerte ikkje, den fraus og det var mykje verking. «Det vart mykje banning og tårer den vinteren» legg han stille til.

Trass i at handa ikkje kan opnast heilt, og litt manglande kraft, har det i åra etter gått veldig bra. Jan dreiv fiskeri til han var 58 år (bas, bestmann og skipper), og var styrmann i kystvakta til han sluttar som 64 åring. Sidan arbeida han som sjauar, formann og vaktmann på Kleven Verft til han var 70 år.

Gunnar og Rune seier at heile denne opplevinga sit framleis spikra i hovudet. Rune trudde basen var død då det smalt i lettbåten. Sidan frykta alle for å misse Jan, så mykje blod som spruta ut frå den knuste handa.

Jan hadde ikkje slett same oppfatninga, han opplevde ikkje det som livstrugande der han låg medvitslaus eller dopa, men ser i ettertid at situasjonen var nok meir kritisk enn kva han sjølv opplevde det aust i Barentshavet ettersommaren 1976.

#### Kjelder:

Samtale med Jan Bigset (f. 30.03.1944) 13.06.2022 og 21.06.2022-

Samtale med Gunnar Sætre (f. 25.12.49) 13.06.2022.

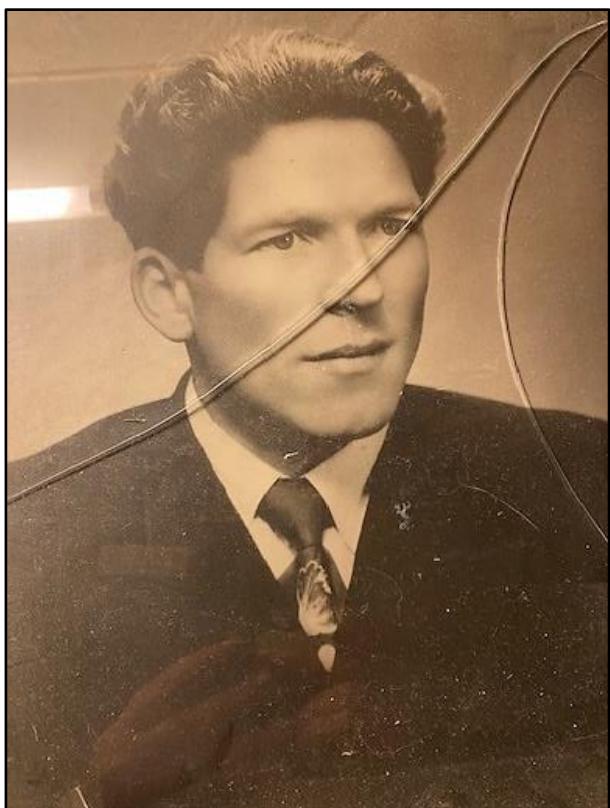
Telefonsamtale med Rune Rokstad 05.07.22

## Den fødte fangstmann.

Magne Johansen, Svartnes, Balsfjord.

Av Bjarne Harald Brobak

Magnes oldefar var Hans Lakkert Hansen og tippoldefar Hans Lakkert Nilsen. Dermed har vi samme opphav i Balsfjord fra 1700-tallet.



*Magne Johansen, Svartnes, Balsfjord. Foto frå Gunda Johansen*

Han begynte hos brødrene Jakobsen fra de fikk «Nordsel» og var i en sammenhengende periode på 30 år i rederiet. Han var liten av vekst, men spenstig med en evne til å kunne flå fort, krøke knærne og hadde lange, sterke armer, sådann ble ryggen skånet. Magne var dermed en typisk Newfoundlandsfanger, snar å flå. Han ble en vagabond på fangstfeltene fra Newfoundland og Labrador i vest til Østisen og Novaja Semlja i øst. Magne var ikke den som var snar å flå når de var nær ved skuta, han hadde et jevnt tempo, noe som kun alder og slitasje reduserte noe med årene. Gammalchiefen Tor på «Nordvarg» poengterte angående fangstfolk: «Han Magne der inne i Balsfjorden».

Han kom også under skipper Guttorms betegnelse at «Den som drikk, han dræg, ja mange feitunga på hakapiken». Jeg vil tro han var en god fisker med antall dyr flådd pr dag, pr tur, og kanskje totalt av nordnorske fangstfolk, kanskje noen av urfolket på Newfoundland og Labrador kan ha bedre resultat og omtale.

Når en lang arbeidsdag var over og middagen fortært, og med en kopp kaffe etterpå, gjorde han klar for neste dag, slipte kniver og gjorde klart fangstutstyret. Han tok tidlig kveld og var først oppe om morgenens, og hadde nykokt kaffe når de andre tørna ut, før klokken 4. Gårdagens fangst skulle plattes ned i rommet før frokost og ny lang dag på isen, kanskje til midnatt. Han hadde som regel også dagens værobservasjon, som f.eks: «2-3 minusgrader, litt Newfoundlands-snø på nattmoringen, ellers vindstille».

Han var også av de første som forlot skuta på morgenen for å begynne dagens fangst på isen. Han var heller ikke av den typen som ble sulten og gikk mot skuta før kvelden. Han hadde alltid med seg to matpakker i lomma. Han sto dagen

fullt ut, noe som fikk betegnelsen «Det er mot kvelden gamlingen kommer til sin rett».

Han likte seg på isen. Magne var på Newfoundland den tid det var fri fangst og han kom til sin rett som fangstmann. Det samme sier langrennsløperne: Har du ikke gått 5-mila, og helst også vunnet den, er du ikke komplett løper. Med andre ord en styrkeprøve. Han var av «gammalstål» i balsfjordslekt. Han var selvskrevet på mannskapslistene til brødrene Jakobsen.

På bevertningssteder med alkoholservering var det lite populært å bryte handbak, det er forløperen til kula. Samfunnscafén i Tromsø var under kontrollerte forhold et egnert sted for handbakkonkurranse, onkelbarnet til Magne, Paul Magne, var en gang dommer og kasserer for denne konkurransen. I passelig ølform ble det veddemål og det var mange som satset bra summer på motkandidaten. Magne gikk seirende ut av konkurransen og Paul Magne innkasserte en bra lott før kvelden før de forlot lokalaet gjennom bakdøra.



*Mannskap på "Norsel" 1950, Magne Johansen bak til venstre. Foto fra Gunda Johansen*

Han fikk tilnavnet «Troll i eska», ikke på grunn av at han var trollat, men en gang da «Nordsel» losset i Tromsø fra Newfoundlandstur var Magne i rommet og skipperfrua Anna kom ombord en tur. Magne kom opp gjennom et mannhull i dekket, svett og spekket så det lignet mest troll i eske, derav tilnavnet. Vi kunne treffes på fest i de gamle tradisjonene i Balsfjord på Svartnes, Hamnes eller Øvergård, hvor det ble konsumert dobbel hjemmefra. Da hadde Magne et uttrykk «En venn i livet».

En gang traff jeg Magne og onkelbarnet Inge på det gamle festhuset på Hamnes siste helga før jul. Han hadde da reist på bankfiske hele høsten. Han skulle da ut igjen to turer på bankan før rusting til Newfoundland, og jeg kommenterte «Du reiser mye, Magne». Han svarte da «Det kan være like godt at æ dør på havet». Det var alltid mye drikkevarer i folkevogna (bobla) til Magne. Det var mange forskjellige sjåfører, men betingelsen var at sjåføren var i samme drikkelag.

Jeg fikk aldri reise sammen med Magne, men har hørt mange gode historier om han.

# 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



# Tur til Brandal - Ishavsmuseet og Polarstar

## Av 7. Klasse ved Hareid skule

Tysdag 14. juni 2022 var ein dato 7.trinn på Hareid skule hadde glede seg til i fleire veker. Denne dagen skulle vi nemlig få omvisning på Ishavsmuseet i Brandal, og vi skulle få ein tur med den gamle selfangst-skuta Polarstar.

Då vi fikk vite at vi hadde ein del pengar igjen i klasseskassa, lurte vi på kva vi skulle bruke desse pengane på. Alle var einig i at vi ville bruke dei på noko som ville gi oss elevane nytte av i ettertid. Ishavsmuseet og Polarstar var ein god idé. Vi tok kontakt med museet, og vi klarte å få i land ein avtale som alle partar var fornøgd med, og vi kunne endelig setje av dagen, 14. juni.

Dagen starta med at vi sykla frå Hareid skule og ut til museumet i Brandal, der vi møtte Beathe, som jobbar på museet.

Vi delte oss etterkvart i to grupper, der den eine gruppa starta med å sjå film om Ragnar Thorseth, medan den andre gruppa fikk omvisning på museet. Filmen om Ragnar Thorseth viste oss historia om livet hans når han var ute og segla med "Saga Siglar", og når han reiste jorda rundt med lett motorbåt og robåt. Dette var fascinerande, og veldig spanande læring! Omvisinga på museet lærte oss om gamle Brandal City, vi fekk sjå ulike utstoppa selar, moskusar, ulvar og isbjørn.

Vi fekk også høyre om ei ulykke der fem skip sank, og ingen av mennene ombord var blitt funne. Det som var litt spesielt å høre, var at kvinnene og borna som var heime, visste ingenting om kva som hadde skjedd på havet, og korleis det hadde gått.

Når det nerma seg at mennene skulle kome heim, stod kvinnene og speida utover fjorden der skipa skulle komme inn. Dersom flagget var høgst opp, var ingen omkomne på turen. Dersom flagget var på halv stang, betydde det at nokon var død, og kven det var, fekk dei vite når dei kom til land.

Etter omvisning og film, gjekk vi for å sjå på skipet Aarvak. Der fikk vi gå rundt og sjå på



7. klasse klare for tur med Polarstar. Foto Beate Holstad.

båten som tidlegare var brukt til selfangst, men som no står som utstilling i Brandal. Det var kjekt å få gå inn i ulike rom, og sjå korleis denne båten tidlegare var brukt ut på havet.

Når alt av omvisning var ferdig, var det tid for å gå ombord i Polarstar. Polarstar var den første selfangsskuta i stål, og når Polarstar skulle ut for å fiske, brukte den å tute tre gongar. Dette skulle fortelje til folket at no skulle Polarstar på tur. Når vi kom ombord, hadde skipperen opprop på elevar og lærarar. Skipperen var ingen ringare enn ordføraren, Bernt Brandal. Vi fikk litt informasjon, gjennomgang av litt reglar før det var tid for å gå frå land.

Under turen hadde vi moglegheit til å fiske, og denne moglegheita tok vi sjølv sagt. Vi fikk endatil ein fisk, og mange elevar fikk smake rå Knorr. Fisken blei filetert og ein heldig lærar fikk seg fisk til middag denne dagen. I tillegg til å fiske, holdt vi på med gøy og leite på båten og vi kosa oss mykje.

Vèret denne dagen var ikkje av beste sort, det var litt surt og kaldt, og til tider regn, men det stoppa ikkje oss frå og ha ein super dag saman. Tusen takk til personalet på Ishavsmuseet og mannskapet på Polarstar, og tusen takk til ordførar Bernt Brandal for ein fantastisk fin dag!

# Amerika oppdager Andresen.

Av John Giæver

Hvis De kommer til Langevåg pr. Ålesund og finner en tiger i et bur, så er det fangstmann Hermann Andresen. Han biter ikke, men han raser og viser gebisset av utålmodighet og virketrang.



Han sliter i imaginære stålstenger og skremmer alle mennesker unntatt fru Andresen. Og han brøler at dette er ikke noe liv for en mann, nei, min herre eller frue eller frøken, dette er ikke noe liv for en himmelhund som er dusbror med nordavinden og bestevenn med alle is-ødets djevler. Men det er denne ryggen, ser De. Jeg crashet med et amerikansk fly under krigen på Baffin Land. Det var den gang da jeg - - - og så kommer det.

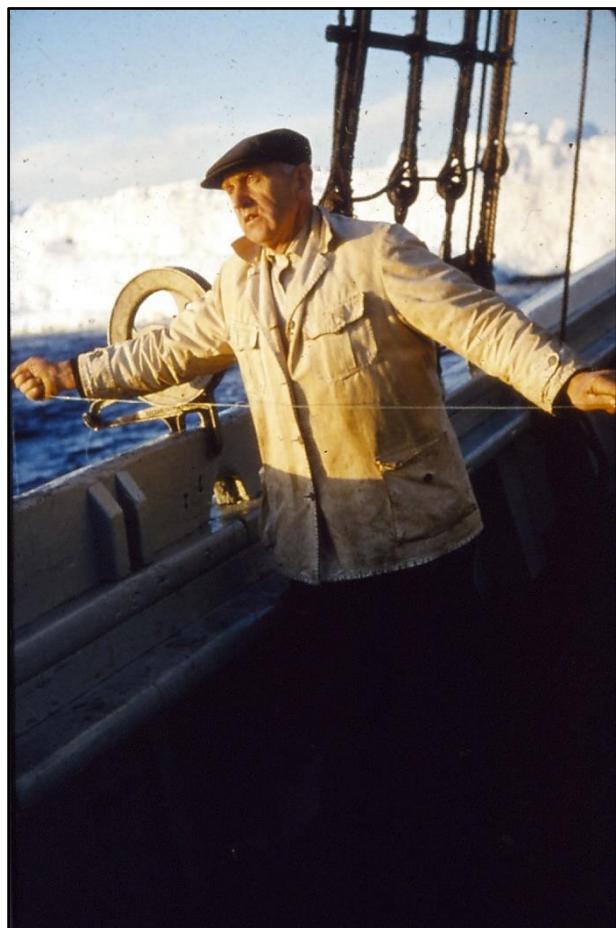
Lenge før krigen engang skrev jeg en artikkel om fangstmann Hermann Andresen, og jeg kom til å kalle ham for den grønverst for dem i polartraktene. Og det må nok kunne sies at mye hadde vært annerledes med mangt hvis dette ikke var skjedd.

Da krigen brøt ut i Norge, lå Andresen på selfangst under Newfoundland med «Polarbjørn».

Året etter kom vi på selfangst sammen på samme feltet. Om denne turen er det ikke meget å berette. Bortsett fra at denne førti år gamle kjempen var den sprekest blant de spreke på isen.

Ja, også det forbannede faktum at han hadde lært en eneste setning på engelsk, og den sang han om og om igjen med falsk stemme og fortærrende iherdighet i fulle tre måneder: You are my sunshine, my only sunshine. Han var som den grammofonplate som går rundt og rundt og rundt på samme stedet, - en elektrisk grammofon som aldri stoppet.

Men annet solskinn hadde vi heller ikke på den turen, langt pokker nord i havsbotnen på Baffin



*Hermann Andresen prøvar fiskelukka på "Polaric" i 1964.*

Land. Det lød bedre. Han og styrmann Knut Olsen var høvdinger på hver sin slepebåt, sa man. Og der var det altså at Amerika oppdaget Hermann.

Dette var i de dager da Sambandsstatene forberedte de veldige forsendelsene av fly direkte til England. De ble fløyet over. Ruten var Nord-Canada, Grønland, Island og Skottland. Men før det kunne begynne, måtte man anlegge flyplasser og meteorologiske sikringsstasjoner over hele den delen av Arktis.

I statene var det svært få mennesker som hadde greie på forholdene i polarstrøkene. Det var da man gjorde Bernt Balchen til oberst og plasserte ham på Grønland. Men det var så mange andre steder. Og der var så mye som skulle gjøres i klodens jævligste strøk. Det var så få til å gjøre det. U.S.A. trengte noen harde himmelhunder som kunne utføre arbeidet hurtig.



*"Polarbjørn" på Newfoundland 1940. Foto Tollefsen, Ishavsmuseets arkiv.*

Høsten 1942, da jeg hadde vært i flygevåpenet i om lag et år, fikk jeg ordre om å reise fra Toronto ned til Washington for å gi Krigsdepartementet noen råd om polarstrøkene. I Washington meldte jeg meg ved ambassaden vår, og der var det en som spurte meg om jeg kjente en mann som het Andresen. Nå kjente jeg jo mange, og det sa jeg, men dette var liksom en helt spesiell Andresen.

- Joda, sa jeg, - jeg kjenner nok et fenomen med det navnet, men han kan da umulig være her i byen. Min salige Andresen er konge på Nordpolen, sa jeg, og der driver han på med å slepe gudvethva med et tau.

Jøss, det var nettopp ham. Hermann Andresen fra Grønland. En høy, pen og stram kar som eide hele Aust-Grønland og som pleide å ri på isbjørner og slikt og som sloss med satan en svart vinternatt, og som bar en moskusokse på hue og dukket i havet og drepte kvalross med tennene. Han som åt rått kjøtt hele året og spiste isbreer til dessert. Hva?

-Joda, svarte jeg, - dette er min Andresen. Synger han ikke You are my sunshune?

-Well, ikke akkurat synger, sa de, - men han gjør det nå iallfall så godt han kan. Enhver fugl med sitt nebb, og denne er en ørn.

-Ja, minst, sa jeg. – Hvor bor han? Kors! På Ambassador? Andresen? På Washingtons

flotteste hotell, Himmel og hav. Hva er det for noe han har greidd å lage i hop nå da?

Det var min venn Hermann all right. Sist jeg så ham sto han syngende i oljehyre midt i en haug sure selskinn. Nå var han en drøm i fineste amerikanske skreddersydd. Han hadde underlagt seg Ambassador fullstendig og raket minst et stort hode over alt folket, og der var det mye fint folk, det skal jeg si. Andresen seilte som en fullrigger over dem alle og nynnet om sunshine. Vi kalte ham for Greven på Herschel, men nå begynte jeg pinedød å lure på om det var jeg eller verden som var blitt pine gærn.

-Andresen, gispet jeg, - hva betyr alt dette?

-Hva mener du? Svarte han. - Betyr?

-Ja, altså, hva fanken gjør du her på Ambassador og i Washington? Er ikke du havnefut på Nordpolen?

-Jeg var, sa han og vokste ytterligere. – Jeg var slepebåtfører på Baffin Island. Men nå er jeg Sambandsstatenes gjest her i hovedstaden. Jeg ble hentet hit med fly for noen uker siden. Mitt nærvær her er av stor militær viktighet, men der er dessverre meget hemmelig.

-Du skal vel slippes over Berlin i fallskjerm med en stor kniv, da, sa jeg. – For dette er da et mirakel, er det ikke?

-Neida, blåste han. – Kom med opp i min leilighet og få en drink. Etterpå spiser vi sammen og prater om gamle dager på Grønland.

Og leilighet hadde han, - en suite som det kalles på finere hoteller. Og drink fikk jeg, men det hjalp ingenting. Mange drinker hjalp ikke heller. Selv en overdådig middag med fresende T-bone-steak klarte ikke begrepene vesentlig, og særlig ikke da hovedtjeneren i kjole og kvitt bukset oss fram til et utsøkt bord og spurte Mr. Andreson om han var fornøyd.

-Hm, sa Mr. Andreson, - hm, yes-yes. Men til meg hvisket han etterpå – Ka fan var det han sa?

-You are my sunshine, svarte jeg.

-Nåja, så var det etterpå, - vi satt i leiligheten og drakk kaffe og slikt. Andresen så på uniformen min. Den var ny og blå og pen med sersjantstriper på armen. Jeg var nettopp blitt forfremmet.

-Kan jeg få prøve jakka di? spurte Andresen. – Du forstår at jeg holder på å sy meg uniform sjøl. Amerikansk. Og jeg har lyst å se hvordan jeg tar meg ut i en slik en.

-Naturligvis kan du få låne den, svarte jeg. – Men dette er altså en sersjant- uniform. Det får vel ikke du i første omgang. Du må vel begynne som menig du også.

Andresen snudde seg langsomt foran det takhøye speilet; - Hva var det du sa? Menig? Jeg? Nei, min kjære venn, jeg skal ikke bli menig. Jeg er Commander i den amerikanske marinens flygevåpen.

Og så ble det stille en lang stund.

Da jeg fikk pusten igjen, nyttet jeg den først til å ta meg enda en drink. Og nå lo jeg. Men Andresen forsto ikke at det var noe å le av, for det var absolutt sikkert, ring til ambassaden og spør. Og det gjorde jeg. Og jagg var det sant. Etterpå det husker jeg ikke noe. Lenge gikk jeg og spekulerte på dette. I mange måneder. Så kom der en mann fra havet opp til oss i Ontarioskogen for å bli radiotelegrafist, og han oppklarte litt av mysteriet.

Nei, Andresen var ikke blitt Commander. Det hadde seg så at Krigsdepartementet hadde telegrafert nordover etter en arktisk ekspert som het Andresen. Han skulle flyges til Washington øyeblikkelig. Og så fikk man tak i en gal Andresen, da. Det var ikke min Hermann de skulle ha tak i.

Men da han nå først var i Washington, oppdaget man at denne Andresen, vår Andresen, kanskje var vel så mye polarekspert, og så ble ikke den andre hentet. Hermann fikk jobben, men Commander ble han nok ikke. Og nå var han nordpå alle steder og greidde opp med alt mulig. Han var en stor mann i det høye nord.

Og dette var jo blodig synd. For vel nok holdt det på å bli en ny køpenickade av dimensjoner, men når de likevel kunne bruke mannen i jobben, så hadde det jo ikke gjort noe vesentlig i praksis. Og det hadde jo vært noe det, - å komme hjem som amerikansk Commander til Langevåg pr. Ålesund.

Lange år gikk, og jeg fikk så mye annet å stå i at jeg rent glemte min venn Hermann. Det ble fred, og etter mange og lange omveier kom jeg tilbake til mitt kontor i Oslo.

En dag holdt døra på å ramle ned. Det var en som banket på. En yankee skred inn. Ja, det var det; Andresen. Han vred hånden min av ledd og slo den ene skulderen min lam. Han avførte seg sin store, flate hatt og annen U.S.-konfeksjon for gentlemen.

-Nå, oldtimer, du er tilbake på gamle tomter. Takk for sist og takk i like måte. Når reiser vi til Grønland?

-Grønland? Du?

-Yess sirry! Nå skal Andresen tilbake til Grønland. Det vil si, jeg har skadd ryggen litt da jeg styrtet ned med et fly under krigen, så jeg kan ikke overvinstre sjøl, men jeg vil ha folk på mine eiendommer der borte. Når reiser vi?



*Hermann Andresen, Peder Røbek, Jørgen Furnes og Jonas Karlsbakk fanger 1 års moskuskalver i Myggbukta.*



På Kapp Herschel. Frå venstre: Hermann Andresen og Peder Røbekk. Møre-Grønlands ekspedisjonen 1931. Foto frå Peder Røbekk

-Ikke i dag, sa jeg. – og ikke i morgen heller. Sett deg nå ned og fortell.

-Jaja, svarte Andresen spakt. – Det er ikke mye å fortelle om. Etter at vi sist møttes fløy jeg altså til Hudson Bay først, og der var det kaos. De skulle føre ut i ødemarken en rekke meteorologiske stasjoner, men de klarte ikke en eneste. Det var jo midt på svarte vinteren. Så kom jeg da og gjorde det for dem. Alle stasjonene kom opp på de riktige stedene på kort tid. Jeg hadde noe over tusen mann under meg, og vi brukte traktorer og bulldozere og fly. Det var mange som sa at det var selvmod da jeg begynte, og jeg hadde mye motgang. Men jeg spurte dem om det ikke var krig, og om de skulle ha stasjonene opp hurtig. De svarte jo, og så bygde jeg dem. Så kunne U.S.A. begynne og sende fly til England direkte som planlagt.

-Det var altså du som vant krigen da, hånte jeg.

-Nei, svarte Andresen, - ikke akkurat det. Men kanskje gjorde jeg litt til at den ble en del kortere enn den kunne ha blitt.

Jøssiherransnavn, tenkte jeg. Men høyt sa jeg: - Vel, skal vi så prate litt om dine grønlandsplaner.

Og det gjorde vi. Og om sommeren dro vi til Grønland som i gamle dager. Dette var i 1946, og Andresen bela stasjonene sine med de nødvendige fire menn.

Men det er noe merkelig med min venn Hermann. Han er et mirakel og et fenomen. Han utfører de største bedrifter. Men dem taler han sjeldent om. Dette vet jeg, for jeg har kjent ham i en menneskealder snart. Men det hender, - ofte, - at det faller ham inn å fornøye seg med å lyge folk trillrundt. Han slår plater så store som Sahara, og han gjør det med et gravens alvorlig ansikt. Innvendig skokkerler han i samme stund. Han er den jævligste skøyter jeg kjenner.

Til meg juger han ikke om Grønland, for det vet han ikke nytter. Men andre ting boltrer han seg stort med. Så da han den gang serverte meg Hudsons Bay i kaos på et fat, da sa jeg til meg sjøl at nå, altså, min venn lystig fyr, nå snakker vi om noe ganske annet. For jeg har ikke tid til dette fordømte sludret.

Hvilket da beviser at jeg er en tosk. Ikke sant, Hermann?

For da brev tok til å flyte inn fra felles venner i U.S.A., da viste det seg at alt han hadde fortalt den dagen var sant! Han var kommet til en kaotisk flyleir ved Hudsons Bay. Han hadde påtatt seg å bringe orden i sakene, og han hadde gjort det også. Han hadde hatt tusen mann under seg. Og det var sant at alt dette hadde en enorm betydning for flytransporten. Ja, han hadde også vært flere turer i Washington i løpet av årene som gjest av U.S.A.

Da jeg fikk vite alt dette, satt jeg stille en meget lang stund.

Hva var det så jeg skrev ovenfor? At Hermann aldri tør fortelle meg historier fra Grønland? Men hør nå hør: Vi dro til Grønland igjen også, - jeg og denne av alle skøyeraktige guder utvalte ynderlig. Da jeg kom til Ålesund, talte jeg med en mann fra Langevåg, og han hadde en halvlys vårveld vitterlig sett Andresen spasere tur på en bortgjemt vei der hjemme i – hold Dem fast – jo, I AMERIKANSK COMMANDER-UNIFORM.

Men så kom vi altså til Grønland. En dag lå vi for anker i en liten bukt på sørssiden av Claveringøya. Noen unge menn gikk i land for å jage gås. Og det var nettopp de de gjorde, - de jagde en flokk på sjøen. Fuglene svømte utover fjorden sine gode seks hundre meter fra skuta. Vatnet var speilblankt.

-Idioter, sa Andresen. – Er slikt gåsejakt.

-Det var visst kaptein Marø som ymtet: - Du kan jo prøve å skyte en du da. Du som er så god.

-Det kan jeg vel, svarte Hermann og gikk ned etter Kragen.

Han la an på rekka. Det første skuddet gikk under. Han satte siktet på seks hundre og skjøt. To gjess ble liggende og så med vingene. Resten fór.

-Hent mine gjess, sa Andresen.

De ble hentet. Og så viste det seg at begge var truffet på framsiden av den meget smale halsen. Projektillet hadde akkurat snertet begge halsene og kuttet dem halvveis over på akkurat samme stedet.

-Hm! sa Andresen.

Naturligvis var det et slumpetreff. Et av dem som gjøres en gang hvert tusen år. Men – Det var Andresen som skjøt, og han hadde sagt på forhånd at han skulle treffe. Han traff.

Jeg hadde den gang en følelse av at alle skøyeraktige høyere makter lå flate og pekte nese av meg.

Hjelp meg nå, alle dere andre. Hva skal jeg si neste gang Hermann Andresen serverer meg en absolutt umulighet? Ja, hva i all verden skal jeg si – og tro? Det kan jo være sant.

I det skrivende øyeblikk har jeg liggende foran meg en attest som Andresen har fått fra en kaptein i det amerikanske ingeniørvåpenet. Kapteinen takker ham for de meget store tjenester han gjorde i U.S.A. under krigen. Og han sier at Andresens fedreland kan være stolt av den innsats han gjorde.

# En liten beretning om ishavsforlis i 1923 med M/K «Trygve» 52 fots kutter

Av Peder Bergstad

(Nedskrive i 1983)

Jeg begynte tidlig å reise på ishavet, første tur i 1922 med «Barvin», skipper Oluf Mikalsen.

1923 reiste jeg med «Trygve», en 52 fot saltværingskutter. Skipper var Håkon Jensen. Først var vi i østisen, og fikk full fangst med 900 dyr og 9 manns besetning. Reiste i juli til Nordisen. Seilte ut fra Torsvåg, og kom unner Hopen hvor vi fanget noen sel. Fortsatte nordover og gikk igjennom Hinlopenstredet og videre nordover vestenfor nordostlandet, fanget en del storkobbe og hvalross.



Kvalrossfangst. Dette fotoet truleg frå 1932, foto frå Rikard Karlsen, Ishavsmuseets arkiv.

Vi kom da ilag med M/K «Salangenfjord» skipper Waldemar Kræmer. Vi fortsatte da nordover imot Kvitøya. Her fanget vi storkobbe og isbjørn. Var da ferdig og skulle på heimtur. Skjøt en hel del bjørn, mellom 20 og 30 stk. Hadde også 8 levende bjørnunger med oss i kasser på dekket. Gikk da sør over i mellom Kong Karl og Forland, mot blåfjorden. Blev da stoppet ved Rækvassøyene på grunn av polarbakken kom med god fart imot landet der, altså Edgeøya.

Vi mistet så propellen og båten ble oppskrudd på isen. Etter noen dager på det viset, ble dem

enige om å forlate «Trygve» for å prøve å komme oss sør over. Vi satte begge fangstbåtene på isen og brakte inn litt kavring, margarin og litt annet utstyr så som en skål parafin, fyrlampe, gevær, amunisjon, kikkerter, kart, kompass og så en liten byll med klær til hver mann.

Skipper Håkon Jensen, skytter Bernhart Olsen fra Tromsdalen, Toralf Larsen fra Kvalsund?, Kokk Hans Hansen fra Slottnes Rya, Olaf Olsen Tromsø, 2 ung gutter fra Balsfjord, Gerhard Svendsen Åkenes og jeg, Peder Bergstad.

Jeg var den eldste av disse 6 guttene, 18 år gammel og jeg var maskinist, 40 HK Bolinder motor. Var i Harstad før vi gikk ut og fikk montert hurtigfyring hos Einar Nilsen mek. Verksted. Det var den første hurtigfyring som var montert her nord, det var en stor lettelse, vi slapp da å varme fyrlampen med parafin og densprit. De forlatte «Trygve» i midten av september 1923. Dro med begge fangstbåtene et døgn, men måtte forlate en båt og skippe over alt i neste fangstbåt. Vi drog da båten i 3 døgn.

Når strømmen bar nordover dro vi fangstbåten på et isfjell som stod på bunnen, og når strømmen skiftet og bar sør over drog vi for harde livet. Så etter 3 døgn kom vi i landråken og fikk da bruke årene å ro. Rodde først til Negro-pynt hvor vi fant en gammel hytte vi lå i. Neste dags morgen til roing kom til Tusindøyene.

Måtte lande der for SW kuling. Drog fangstbåten inn på den lille øya, hvelvet båten så passe og murte stein på siden slik at ikke vinden skulle blåse båten fra oss.

Heldig for oss kom en bjørnbinne svømmende til øya og hun hadde en unge med seg. Vi skjøt da ungen og da først fikk vi oss varm mat etter 8 døgn. Vinden spaknet av neste dag, og vi startet da roing igjen til Walespynt, og der var en overvintringshytte.

Her kokte vi da bjørnekjøtt og ordnet oss for å ro over storfjorden, en strekning på 10 mil. Vi rodde så i 10 timer før vi kom til vestsiden av fjorden. Etter at vi var skikkelig kommet på land røk det opp med SW kuling. Kokte oss bjørnekjøtt og fikk tildelt litt kavring og margarin og ordnet oss for å gå over Spitsbergen

til Isefjord. Startet kl. 21.00 og kom til Isefjord kl. 11.00 neste dag.

Alle var helt utmattet, de fleste av oss stupte over ende. Gerhard Svendsen så da syner, ropte at det kom flere fangstbåter roende, men dessverre så var det bare småe isflak. Mens vi lå der kom det en kullbåt og vi opp og til gåing samme vei som båten gikk. Kl. 13.00 så vi kullgruven og båten. Da hadde vi vært på tur i 11 døgn.

Vi ble meget godt mottatt der. Vi var altså kommet til Bellsund, den svenske kullgruven Bragaza Bay en søndag sist i september 1923.

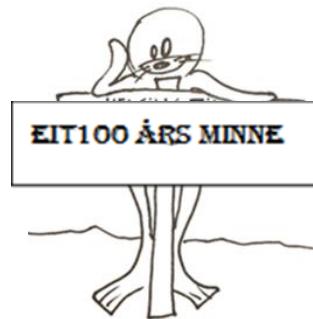
Siste båt til Svalbard det året. Tirsdag gikk båten og vi fikk være med til Norge. Skipet anløpte Harstad hvor vi gikk i land, og det ble sjøforklaring der. Mannskapet skiltes i Harstad. Vi fra Gratangen tok lokalbåten mens de øvrige tok hurtigruta til Tromsø. En tur som jeg aldri glemmer her i livet. Ingen radio, ingen telefoni. Om vi hadde kommet bort så var det ingen her på jord som hadde fått beskjed om hvor det var blitt av oss en sen høst med vinterstormer og snø, sludd og frost om natten. Heldig for oss at vi hadde sol om dagen.

Men det var et uforglemmelig liv for oss som var så unge. De eldre var forberedt og snakket om at den eneste løsningen var å skyte hverandre hvis det ikke fantes redning for oss. Vi unge forstod nok ikke den kritiske situasjonen vi var i så senhøstes 1923.

Alt som er nedskrevet her kan jeg minnes som det var i går det hendte, enda blir det 60 år til høsten 1983. Vi fikk fin forpleining i Harstad. «Trygve» hadde kommet sørover og ble funnet av «Husvika» fra Tranøy. Skipper om bord der var Hans Sørnsen fra Tromsø. Dem tok «Trygve» på slep, men fikk kuling på overfarten og mistet da «Trygve» som sank. Dem kom inn til Tromsø og meldte fra at det fantes ingen folk om bord så det var et fryktelig liv her heime, gråt og sorg.

Fikk først meddelelse fra oss når vi kom til Bragaza Bay. Da ble det sendt telegram til norge at vi var kommet til folk. Så slik endte den ishavsturen for oss.

## Sevrin Larsen Brandal 75 aar.



Det er nu snart en menneskealder siden jeg lærte at kjende hr. Sevrin Brandal, og da jeg forleden dag traf ham i Aalesunds gater, stanset jeg ham op og sa:

Goddag, goddag, Brandal! Du holder dig godt, du, trods dine aar. Hvor gammel er du nu?

-Aa, jeg er snart 75 aar, lød svaret.

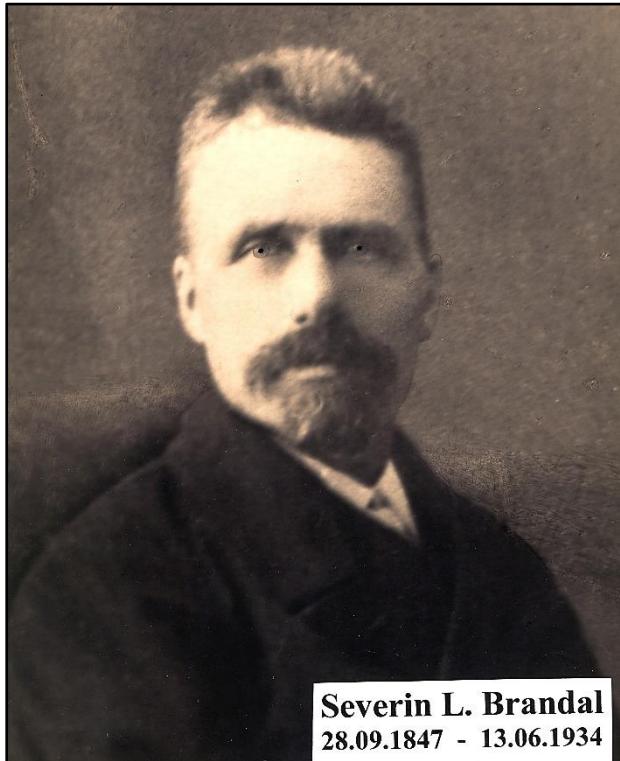
Men da skal du sandelig fortælle mig et og andet fra dit lange liv. Kom og gaa med, saa skal jeg som gammel lærer spørre og saa faar du svare. Jeg har som sagt kjendt hr. Brandal i lange, lange tider, og jeg har ogsaa fulgt hans arbeidsliv; nu fik jeg fornye dette kjendskap og da jeg vet at hr. Brandal rundt paa Sunnmøre har mange venner og kjendinger, vil jeg ved denne anledning skrive litt om ham og la det «gaa i avisen».

Hr. Sevrin Brandal er født på Bjaastad den 15de september 1847. Han er saaledes 75 aar nu fredag førstk. den 15de septbr.

I likhet med de andre gutter der i bygdene begyndte han tidlig at «drive sjøen», og allerede i 20 aars alderen blev han styrmand paa en «Møring» under torskefisket. Da han hadde giftet sig, flyttet han i 1869 til Brandal, hvor han kjøpte et litet gaardsbruk. Det var som sagt ikke stort og litet var det dyrket, men nu er det efter forholdene godt opdyrket, og den som nu ser Sevrin Brandals gaard vil forstaa at ogsaa her er der tat mangt et tungt tak.

Den første tid han bodde paa Brandal, drev han – ved siden av gaardsdriften og torskefisket – i ca 8 aar træarbeide der i omegnen.

I 1879 kom han om bord i «Bratteggen», skipper Ole Torsen, for at drive Storegiske, og var der



og fik skute at føre for kjøpmann Emil F. Rasmussen.

Om vaaren 1890 reiste han med sin egen skøite «Hulda» til Finnmarken for at drive torskefiske der for egen regning og hadde da sine to sønner, Lauritz og Peter med.

Saavidt vites var disse de første Sunnmøringer som paa eget fartøi og for egen regning deltok i Finnmark-fisket.

Hr. Brandal var ogsaa senere fleire aar paa Finnmark-fiske. Senere kom hr. Brandal til P. Th. Sandborg her i byen og førte bl.a. «Nils Liaaen»

Storskøiterne brukte den gang de saakaldte «svenskeruller». Disse baater var utmerkede at «værge» sig paa, men de var svært tung vindte at ta om bord. Særlig var dette vanskelig i storm og stor sjøgang. Da fiskedampskeib kom i bruk, begyndte disse at benytte dorryer.

Sevrin Brandal begyndte nu at bruke dorryer ogsaa paa «storskøiten», og skjønt man fra først av mest var tilbøielig at le derav, varte det ikke længe før det blev almindelig at bruke dorryer. I oktober maaned 1897 traf Sevrin Brandal og P. Th. Sandborg avtale om at Brandal neste vår skulde til Ishavet med «Nils Liaaen» paa sælfangst, og den 12. april 1898 – samme dag som Aalesund feiret sit 50 aars jubilæum – stod «Nils Liaaen», skipper Sevrin Brandal, ut av Aalesunds havn for at gaa til Ishavet.

(Nogen dager senere gik ogsaa sønnen, Peter Brandal, med sin egen skute, «Minna», til Ishavet).

Hr. Sevrin Brandal var saavidt jeg vet den første herfra som gik paa den her omhandlede fangst. Turen gik til Vesterisen og fangsten var bra, men priserne? Ja, man fik kun kr. 15 for en tønde spekk og 25 til 27 øre pr. kg. For skindene.

Av det jeg har nævnt, vil man forstaa, at hr. Sevrin Brandal har været en foregangsmand i ordets bedste betydning, og jeg synes det ved denne anledning, da han fyller 75, er ret at minde om noget av det han har gjort til næringsveiens fremme.

Han har drevet godt op sin gaard, tok med stor dygtighet i en række av aar del i torskefisket og storegfisket, var den første til at faa «dorryen»om bord i vore storskøiter, den første herfra med eget fartøi og for egen regning deltok i Finnmark-fisket, den første herfra som gik paa selfangst i Ishavet, og --- den første vandrelærer for bedre behandling av klipfisk.

Hr. Brandal har 5 sønner, som lever, og «Brandalskarene» er nok kjendte for sin dygtighet langt ut over Sunnmøres grænsen.

Før jeg slutter disse linjer, vil jeg endnu nævne et: Den 8de april 1890, altsaa for over 32 aar siden, gik Sevrin Brandal ind i Hareide avholdslag. Da I.O.G.T nogen aar senere stiftet logen «Brandals Haap» gik han ind i den og har i alle disse aar været en ivrig og interessert avholdsmand.

Idet jeg tok avskjed med hr. Brandal spurte jeg hvad han trodde om avholdsarbeidet i fremtiden. -Gud har vedkjendt sig avholdsarbeidet, og da skal og maa det seire, selv om det møter mange vanskeligheter, ja selv om det skal gaa gjennem nederlag, sluttet hr. Brandal.

Sevrin Brandal har været 2 ganger gift. Hans sidste hustru lever endnu. – Naar han nu fredag den 15de september feirer sin 75 aars dag der hjemme i venne kredsen paa Brandal, saa kan han være viss om at der inden hans store vennekrets ute paa Sunnmøre og i Aalesund er mange som takker for det han har utrettet paa de forskjellige områder og dertil knytter ønsket om en lang, lys og lykkelig livsaften.

E. Sæter.

Søndmørsposten 15. september 1922

# Med ”Polarbjørn” til Kap Tobin

Av Preben Astrup

I april 1958 (efter 4 år i Flyvevåbenet) startede jeg i GTO på uddannelsen til radiosondeassistent. Uddannelsen foregik på radiosondestationen i Kastrup Lufthavn.

Her mødte jeg garvede radiosondeassistenter, som efter et års orlov i Danmark, skulle være med til at uddanne vi nye radiosondeassistenter og indføre os i ”de særlige grønlandske forhold”.

Der blev fortalt og udvekslet historier om, hvad vi kunne se frem til, når vi satte foden på Grønlands klippegrund. F.eks. hvad man kunne komme ud for, hvis ens hundeslæde røg gennem isen. Da jeg aldrig havde været en særlig habil svømmer, besluttede jeg, at det skulle jeg være inden udrejse til Grønland.

Kort inde i april startede jeg derfor svømmmeundervisning på friluftbadet i Kastrup. Vandtemperaturen var lige omkring 10 plus og derfor var jeg nok den eneste i bassinet. I takt med foråret steg vandtemperaturen og svømmefærdighederne.

En dag i slutningen af maj kunne jeg så oplyse, at svømmefærdighederne var blevet bedre. Hvorefte de erfarne grønlandsfolk slog en latter op og oplyste mig om, at røg jeg med hundeslæde gennem isen, var det ikke sikkert jeg nåede mange svømmetag.

Midt i juni fik vi besked om hvilke vejrsstationer vi skulle udsendes til. Der var to muligheder. Enten en ”mandskabsstation” eller en ”konestation”. Mandskabsstationerne var Station Nord, Danmarkshavn og Daneborg.

På en ”mandskabsstation” fik man kost og logi, dvs. møbleret værelse. På en ”konestation” fik man som ungkarl en (delvis) møbleret lejlighed og skulle selv stå for kosten. Hvilket så også afspejlede sig i lønnen.

De ”gamle” folk skulle tilbage til de stationer, de havde været på året inden orlov. Ib Tøpfer,

som havde været hjemme på orlov, skulle returnere til Kap Tobin, hvor han skulle være vikarierende sondeleder under den gamle sondelederens permission.

Og jeg skulle som ny mand til Kap Tobin. Udrejse skulle finde sted omkring en uge ind i juli.

## Ankomst Kap Tobin

Mandag den 21. juli 1958 gik jeg som radiosondeassistent i land på vejrsstationen Kap Tobin og blev budt velkommen af stationsleder og telegrafbestyrer N.O. Jensen. I daglig tale kaldt NO. Under 2. Verdenskrig havde han været leder af den grønlandske slædepatrulje, som Eske Brun oprettede i 1941.

NO fulgte mig hen til min kommende bolig, som var den midterste af tre lejligheder i stationens tidlige mandskabshus. Efter at havde set mig lidt omkring udbød jeg: ”Her trænger godt nok til en gang maling”. Hvilket NO kun kunne give mig ret i. Jeg fik overleveret nøglerne og idet NO forlod lejligheden sagde han, at hvis jeg ville vide noget om vagterne på sonden, kunne jeg spørge naboen i lejligheden til venstre.

Efter en halv time bankede det på døren og udenfor stod NO med en trillebør med flere spande maling og pensler. Det blev mit første malerjob på stationen. Senere fulgte flere, da vi selv skulle sørge for den udvendige og indvendige vedligeholdelse af stationens bygninger. Hvilket vi dog fik særskilt betaling for. Det samme galt f.eks. også for losse-og lastarbejde af de årlige forsyninger til stationens drift.

Først begyndte jeg dog som ”havnearbejder”. For nu skulle Polarbjørn tömmes for lasten af kul, petroleum og benzin i tromler og alle de øvrige ting, der var nødvendige for stationens drift. Og vi nyankommnes møbler m.m.

## Hjelp oss å ta vare på Polarstar!

Ishavsmuseet har gjennom  
Veteranskutelaget Polarstar kjøpt  
ishavsskuta Polarstar, Ishavets Grand  
Old Lady, for framtidig bevaring.

Dette er ei stor oppgåve, og for å  
lukkast med dette treng vi all god hjelp  
vi kan få frå alle polarvener der ute.

Du kan gje di gåve til framtidig vern,  
formidling, og drift av skuta til  
Veteranskutelaget Polarstar,

Konto: 3905 15 74102

Eller bruke VIPPS til 753677

Takk!





Torsdag 1. september vitja H.M Kong Harald og H. M. Dronning Sonja Ishavsmuseet. Her fekk dei høyre litt om norsk selfangsthistorie, og om Hareid kommune si næringshistorie fra ordførar Bernt Brandal.



Frå dekk på Aarvak fekk Kongeparet høyre lokal polarhistorie. Her med ordførar Bernt Brandal og Statsforvaltar Else May Norderhus.



Ut frå Aarvakhuset og over til museumsbygninga før møte med eit stort pressekorps.

Det var under eit offisielt besøk til Hareid kommune dei kongelege også sette av tid for eit besøk til museet i strålende sommar vêr.

Rett nok låg skodda tett då Polarstar gjekk Kongeskipet i møte i Vartdalsfjorden, men det skapte ei trolsk stemning, og etter kvart løyste sola opp skodda.



*Mykje folk hadde møtt fram, og Polarstar deltok fint i bakgrunnen med nær 50 speidalar ombord.*

I forkant av besøket har museet brukt våren og sommaren på å fylle ut i sjøen mellom museumsbygninga og Aarvakhuset. I første omgang vert dette parkeringsplassen, men museet vil også prøve å få til ei kai her til gjestande båtar, og sjølvsagt til Polarstar. På litt lenger sikt vil det vere behov for å sette opp eit bygg på denne tomta.



Kong Harald og Dronning Sonja med Polarstar.

Som tidlegare omtala tok Ishavsmuseet, gjennom Veteranskutelaget Polarstar over ishavsskuta Polarstar i mai i år. I sommar har det blitt fleire turar på fjorden med både turistar og lokale bedrifter som har leigt skuta på tur.



*Stor takk til Bergen Shantykor som vitja oss ombord i Bergen og heldt ein liten konsert.*

I byrjinga på august var skuta på ein lengre tur, og deltok på Fjordsteam Bergen i lag med over 60 andre veteranbåtar. Ein vellukka og fin tur på eit flott arrangement med mykje kystkultur samla. Mange tusen besøkte oss om bord i Polarstar desse dagane og fekk sjå og høre om skuta si rike historie. Første stop var på Fedje der Polarstar låg natta over og tok med passasjerar inn til Bergen. På dekk under besøket i Bergen var det rigga til kiosk med ulike effektar, og mange hundre porsjonar med fiskesuppe og kvalgryte gjekk ut. Bergen Shantykor med dirigent Helge Riise fra Hareid kom ombord til oss på laurdagen og heldt ein liten fin konsert.

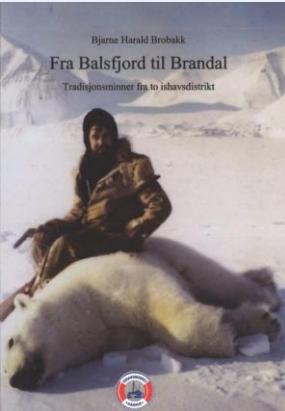
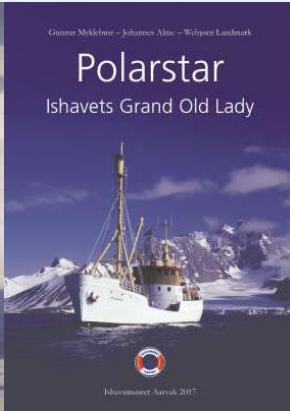
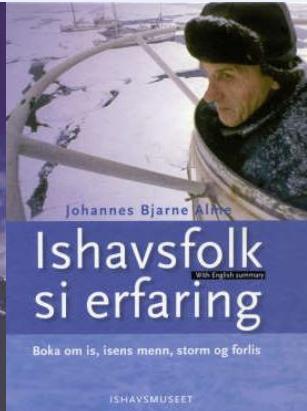
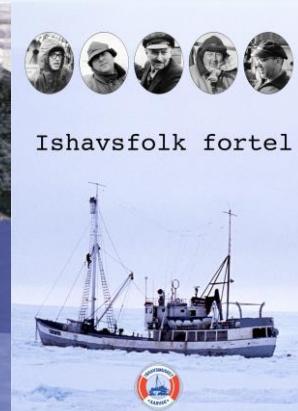
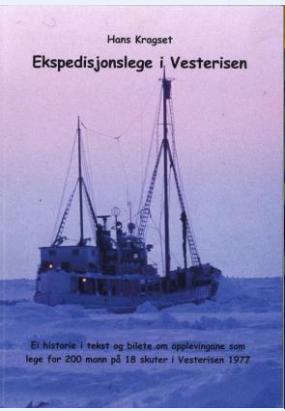
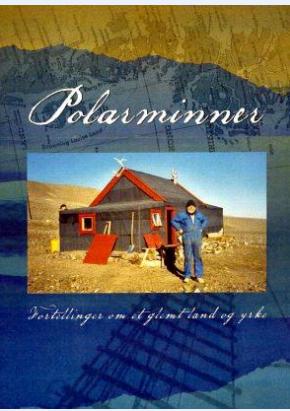
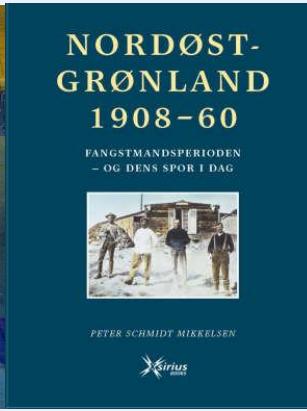
Seinare i august var skuta med på Trebåtfestival i Ulsteinvik, og også her var det mykje besøk om bord. Det er viktig for oss å vise fram skuta og samstundes formidle av skuta si, og selfangstens rike historie.



*Mykje folk ombord og på kaia i Bergen.*

# 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](http://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

