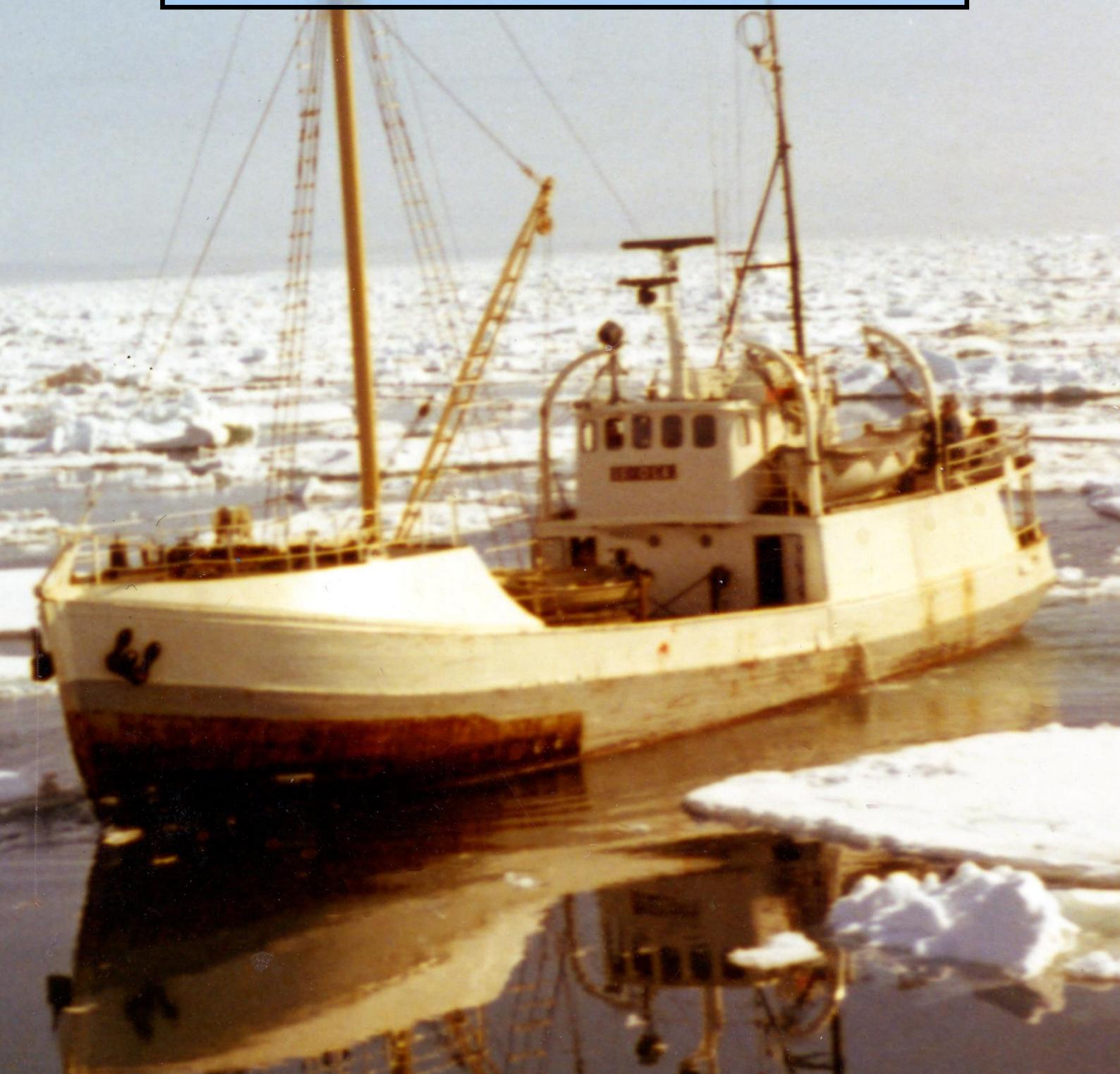


ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 4– 2022 24. årgang kr. 80,-



Leiar:

Nok eit år går mot slutten, og snart skal julesteika i omnen. Det herrens år 2022 er også snart historie, og når 2023 kjem er det duka for fleire jubileum her på Ishavsmuseet. Det vil då vere 125 år sidan dei første Sunnmøringerane rusta ut til fangst i ishavet. Samstundes er det 75 år sidan Polarstar vart bygd og levert frå verftet i Glasgow. Sjøsett i juni 1948, og kom til Noreg i november. Polarstar sin 75 årsdag skal sjølvsagt markerast, og jubileet er lagt til eit tidspunkt midt mellom dette, nemleg siste helga i august. Det er også 25 år sidan Ishavsmuseet opna dørene i nye lokalar i «Gråbuda», 1. juni 1998. Det vil altså vere rikeleg med gode moglegheiter til å ta turen til Ishavsmuseet i 2023.

Og ta turen til Ishavsmuseet var det også mange som gjorde i 2022. Etter fleire år med pandemi er det kjekt å sjå besøkstalet auka igjen, og det tek seg oppatt med ulike arrangement med både privat og offentlege ærend. I september kunne vi endeleg starte oppatt med dei populære Polarkveldane, og fleire vil kome i vinter/vår. Ishavsmuseet skal vere eit levande museum og ein attraktiv møtestad, og vert såleis brukt til både eigne arrangement og utleige til private arrangement. Dette er med på å skape interesse for polarhistoria vår til komande slekter.

Også Isflaket har aukande interesse og stadig nye medlemer kjem til frå heile landet. Det er gjevande å arbeide med bladet når ein ser det er stor interesse for det, og bladet har vore så heldige å ha med seg mange flinke skribentar i mange år. Det er stadig mange ishavshistorier som ikkje er fortalte. Vi ønskjer å formidle desse. Sit du på ei god historie, ei hending frå ein ishavstur som du trur andre kan ha interesse for å høre om, ta gjerne kontakt med oss.

Også i denne utgåva av Isflaket er det fleire kjenningsar som har levert gode artiklar. Trufaste Magnus Sefland har ei fin utgreiing om alle ishavsskutene som har hatt namnet «Kvitungen». Fire i talet. Vi merkar ofte forvirringa med skutenamna blant besökande og andre henvendingar til museet som har spørsmål om skuter det har vore fleire av med same namn.

Ikkje alltid like enkelt å skilje dei i frå. Eg har sjølv tabba meg ut her i bladet med bildebruk i artiklar med feil generasjon skute.

Elles i denne utgåva kan du lese frå Inger-Ann Johansen som har vore stasjonssjef på Jan Mayen eit halvt år om korleis ho opplevde den segnomsuste ishavssøyen i nord.

Johannes Bjarne Alme har vore på Sæbø og snakka med Ole Viddal og presenterer ein fin artikkel om ishavsturane han hadde.

Bjarne Harald Brobak skriv om Oddmund Hanssen frå Balsfjord og hans virke på ishavet. I spalta frå arkivet har vi henta ein artikkel frå samlinga til John Giæver som Ishavsmuseet fekk for ei tid tilbake, der han skriv om ekspedisjonen til «Veslekari» til Grønland i 1940.

Så tek vi også med eit 100 års minne og trykkjer eit foredrag halde «Paa fiskernes utlodning i Fisker-foreningens lokale der Berge Barmen torsdag hadde et foredrag om: «Sælfangsten fra Sunnmøre og Aalesund»» i 1922.

Roger Korsnes fortel om ei hending frå Newfoundland der eit fangstlag forsvann for dei ei periode, og vi tek med eit utdrag frå boka «På minnegrunn» av Sigmund Bøe som fortel om forsøksfangst i sydisen i 1964.

Vi får også høyre om minnemarkering etter 1952-ulykka halde på Averøy.

Og sidan det nærmar seg jul, Preben Astrup fortel om julesteika på Grønland. Men den måtta det jaktast på først...

God lesnad!

God Jul og godt nyttår til alle saman.

Brandal 14.11. 2022

Webjørn Landmark
Redaktør

«Aarvak» har gjort
Strætturen frå seg og er på
tur heim. Men kompassen
har vorte så avlaga i
ishavet at dei har enda
oppe i paddemarka nord
for Shetland. Og brått tek skuta grunn.
Skipperen har frivakt og er gått til køys. Men då
skuta går på skjeret, får styrmannen lett panikk,
kjem stormande ned i lugaren til skipperen som
driv å kler seg:

-Skutå sekke! Skutå sekke!

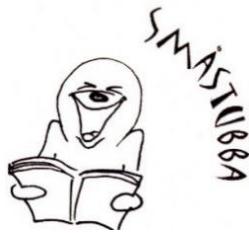
-Å, ho sekk vel ikkje før ej he fått på mej brokja,
brummar skipperen.

Ishavsskuta kjem frå Stretet og møter
mørkeskodda når dei kjem under norskekysten.
Kompassen er ikkje til å lite på, der har vore
nokon og smaka på kompassprisen. Dei kjem
seg under land, men skodda gøymer alle
fjellprofilar. Det er uråd og vite om dei er ved
Stem eller Stadt. Då ser skipperen nokre sauver
som beitar i flodmålet. Han kommanderer
mannskap ut med lettbåt for å fange dei. Og det
går bra. Første sauen vert fanga, og karane les
på klaven og ropar til han på bruvengen:
-Ole Ullahammer stende det på klava. Oss e
heime!

Brandalingane kunne vere ganske obsternasige
mot kvarandre. Den storvoksne, tolmodige
Rasmus-Lars hadde kome i disputt nede i fjøra
mot ein mindrevaksen, hissig granne. Det galdt
ein naustrett, og grinnen vart til slutt så sint at
han lova Lars julung på flekken. Men då vart
Rasmus-Lars fjelg:

-Ta ta dej vottine, ditt spøkjelse, so ska ej drage
dej oppi naså!

-Han bles slik når ej kom ut på trappa at ej laut
innj att og sy enn knapp til i brokholet! fortalte
han Moldskred-Sverre om ein storm som hadde
herja eine dagen.



Innhald

Stasjonssjef på Jan Mayen	side 4
«Kvitungen» x 4	side 10
Dramatikk og gode turar	side 16
Oddmund Hanssen, Balsfjord	side 23
Minneord Harald Marø	side 30
En skjebnesvanger ekspedisjon	side 32
Fangstlaget som forsvann	side 39
Minnemarkering på Averøy	side 41
Med m/s "Polarhav" i 1964	side 44
Eit 100-års minne	side 53
Julestegen	side 58
Kjære POLARSTAR venner	side 61

ISFLAKET

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

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28,
6062 Brandal

Tlf. 95 11 76 44

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

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

www.ishavsmuseet.no

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Is-Ola» i 1972

ISSN 1891-9480

Eit heilt halvt år på Jan Mayen

Av Inger-Ann Johansen

Hausten 2021 var eg så heldig å få reise til Jan Mayen som Stasjonssjef på eventyrøya i ishavet. Eg kjente både respekt og audmjkheit over jobben eg vart satt til, men ikkje minst av den rå og trolsk vakre naturen som omkransa oss.

Jan Mayen er ei lita øy med både vulkan og isbre. Klimaet er arktisk, majestetiske Beerenberg med sine 2277moh er verdens nordlegaste aktive vulkan, og veret er ein faktor som påverkar kvardagen. Med sine 377 kvadratkilometer er øya større en Trondheim by, men mindre enn Oslo. Øya ligg der isolert 100 mil frå fastlandet, 100 mil frå Svalbard og 50 mil frå Island og Grønland.



Inger-Ann Johansen har vore stasjonssjef på eventyrøya Jan Mayen i ishavet eit halvt år.

Øya er ein isolert utpost, og når du kjem dit blir du verande på øya i dine seks månader. Vi kjem tett inn på kvarandre, bor og jobbar saman i eit fellesskap som kallast 'Samfunnet Jan Mayen'. Då er det viktig å nytte seg av dei unike turmulighetene som finst, og eg bestemte meg



På skiltstålen på Jan Mayen finn vi også Brandal

for at eg skulle oppleve mest mogleg i løpet av heile dette halve året!

Oppdraget:

Jan Mayen er ein flaggpost i ishavet som markerer norsk suverenitet og interesser i Nordishavet. Som stasjonssjef hadde eg rolla som norske myndigheters representant på øya med begrensa politimyndighet og forvaltningsansvar på vegne av statsforvaltaren i Nordland. Noreg har ei viktig rolle i teknisk støtte og vedlikehald av basestasjonar for satellitt-navigasjon både i lufta og til sjøs. Det gis også driftsstøtte til Telenor maritim radio for å trygge skipsfarta i området.

Før eg reiste ut dit var det litt forvirrande å forstå kva det betydde at eg hadde ansvaret for drifta av 'Samfunnet Jan Mayen', for det var ingen andre enn besetninga på 18 som budde på øya. Fort oppdaga eg at det å skulle gi eit tilsvarende offentlege tilbod av tenester som vi har her heime, betydde at det var vi sjølve som måtte fordele oppgåver oss i mellom innan brann og redning, drifte flyplassen, velferdstilbod og andre tenester vi heime tek for gitt.

Litt om historia til øya:

Det er spanande å legge ut på tur på Jan Mayen, det er liksom små restar etter gammal historie over alt. Når du går i fjella eller langs strendene kjenner du kor vêrhardt det faktisk er der ute, det er isande kaldt, brått tåke, og piskande vind. Øya er kupert og vanskeleg å ta seg fram på, særleg på vinteren må du belage deg på å ta beina fatt uansett kvar du har tenkt deg på tur. Tankane går ofte til dei stakkarane som prøvde å overvinstre der ute. Mange måtte bøte med livet.

Hollendarane dreiv omfattande kvalfangst rundt Jan Mayen på 1600-talet, og det vart etablert kvalkokeri på øya. Om sommaren var der opp mot 1000 mann på øya. Dessverre vart det alt for hardt fangsta, og kvalen vart utrydda og folka forsvann. I Kvalrossbukta ser vi fortsatt restar etter ryggvirvlar og ribbein frå kvalfangsttida, og dei som har vore på Jan Mayen kjenner også til hollendergrava som er eit minnesmerke for dei sju hollendarane som omkom under overvintringa i 1933-1934.



Her har eg funne store restar av kvalbein.

I det internasjonale polaråret 1882-1883 skulle det drivast tolv stasjoner i Arktis for å studere blant anna observasjonar innan meteorologi, jordmagnetisme og nordlys. Austerrike-Ungarn tok ansvar for å etablere stasjonen på Jan Mayen. I Maria Musch-bukta ser vi framleis litt av restane etter stasjonen som vart bygd der. Fjorten mann overvintra, ikkje alle kom heim.

Tidleg på 1900-talet vart det betydeleg norsk aktivitet på øya, og midt på 20-talet okkuperte Meteorologisk institutt øya på vegne av Noreg.

I 1929 vart Jan Mayen annektert av Noreg, og blei en del av kongeriket Noreg i 1930.

Under 2. verdskrig var der ein norsk garnison på øya, og Jan Mayen var einaste del av kongeriket Noreg som var fritt under heile krigen. Det kan nok skuldast flaks, for vi finn to tyske flyvrak på øya, ein JU 88 på Flykollen og ein Comandore i Danielsekrateret så tyskarane var tydelegvis interessert i aktiviteten på øya. Fantasien om kva som forårsaka flystyrtane får fritt spelrom når ein går i desse traktene, dei fleste av oss trur det må vere tåka som brått overraska dei, så dei på same måte som vi stadig opplevde på våre utfartar. I Stasjonsdalen på nordsida av midt-Jan, ved Nord-laguna, ser vi så vidt rester etter garnisonen, skyttargravene og ørlite av den amerikanske peilestasjonen 'Atlantic City'.



Restar av tyske flyvrak frå andre verdskrig er framleis godt synlege.

Fram til rundt 1960 var det mogleg å tene gode pengar på revefangst for nordmenn på øya, men dessverre vart grådigheita for stor og reven utrydda. Siste rev vart sett der tidleg på 60-talet. I dag finst der ikkje ville dyr, ikkje ein gong ei mus. Nokre få fangsthytter har blitt tatt vare på

og forsøkt gitt litt vedlikehald, utfordringa er at mange hytter ligg på stadar som er uframkomeleg med køyretøy.

Ei av disse er ei lita vêrslit sjarmerande fangsthytte som heiter Camp Margaret som ligg ikkje så langt frå dei to populære Vera-hyttene på nordsida av sør-Jan som ligg i Sjuholenderbukta. Her er ufram-komeleg med køyretøy, så eg vart med eit arbeidslag over for å rydde store mengder drivtømmer hauststormen hadde slengt inn over stranda, og det var berre flaks som berga dei to hyttene frå å bli knust.



Kvart år rek det i land store mengder drivtømmer på Jan Mayen.

Hytta Olsbu vart tatt i den sama hauststormen så det var berre å fordele utstyr i storsekken så vi fekk tatt med motorsag og anna utstyr over fjellet for å få gjort ryddejobben før neste storm.

Heldigvis er Kystvakta innom øya kvar sommar med drivstoff, så då er det mogleg å få dei til å frakte ved og vatn til den andre sida av øya. Planlegg ein godt kan dei også ta med tyngre utstyr til vedlikehald. Gamle-Vera er også ei hytte med sjel og historie. Hytta vart fyrst satt opp ved Eggøya, men etter at ein isbjørn hadde gått laus på den vart hytta seinare flytta til Sjuholenderbukta.

Når det gjeld isbjørn så har det ikkje vore isbjørn på øya sidan tidleg på 90-talet. Dette skuldast at drivisen er borte, for isbjørnen kom drivande saman med den frå Grønland.

Naturen:

Eg hadde høyrt mykje om ‘Jan Mayen-vêret’ og forstod fort kva dei meine med det, men eg var fast bestemt på atvêret ikkje skulle stoppe meg. Detasta med å kome i gang med turlivet, og heldigvis fann eg fort likesinna. Det å vere utovalmodig lønte seg då vi var dei einaste som kom oss til Høybergoddan i løpet av det neste halve året. Vêret og terrenget gjorde det både uframkommeleg og uforsvarleg å ta turen seinare. Det var lite ‘pomp og prakt’ over Noregs vestlegaste punkt, berre markert med ein liten stolpe med ei messingplate som viser at dette også er ein bit av Noreg, men det er eit spesielt minne å ha vore der ytterst på Noregs utpost i ishavet.



Ein liten stolpe med ei messingplate viser at dette også er ein bit av Noreg.

Det er vanskeleg å forstå kor uframkomeleg terrenget er utan å ha vore der, og skal du på tur må du tenke sikkerheit heile tida. Skulle nokon bli skadd eller sjuk vil det vere svært krevjande å få evakuert ein pasient. Det er stort sett uframkommeleg med køyretøy så det vil vere pulk eller båre som må brukast for å få



Ein sjeldan still og klar dag på Jan Mayen.

vedkommande tilbake til stasjonen. På vinterstid er det også krevjande å få MEDEVAC og etterforsyning til øya p.g.a. mykje uvêr og tåke som ofte blir forårsaka av den store vulkanen Beerenberg som stikk opp som eit landemerke over heile øya med sine 2277 moh. Tursekken blei ofte tung for vi måtte ha med radiosamband, skredutstyr, stegjern og mykje kle og mat, men det var populært å legge turen til hyttene på øya.

Jan Mayen har ei slags tiltrekkingsskraft på det meste, det gjeld også drivtømmer fra Sibir og marint søppel som havstraumane fører i land kring heile øya. Kvart år vert det plukka store mengder søppel som blir sendt heim med sommarbåten som kjem med forsyningar til øya i juni, det kan vere snakk om 15 tonn, og det er berre frå dei stadane ein kjem til. Drivtømmeret har hatt ei lang reise, og dei største stokkane kan vere 10-15 meter lange. Utfordringa med dei er at når uvêret kjem og havet stig, så har desse enorme krefter som kan slå dei gamle hyttene i strandkanten til pinneved.

Naturreservat

I 2010 blei Jan Mayen naturreservat, og 98% av øya er freda. Det er berre i områda rundt Olonkienbyen der sjølve stasjonen ligg, samt flyplassen, den meteorologiske stasjonen og eit område i Kvalrossbukta som er unntatt.

Det er strenge restriksjonar for ferdsel og aktivitet på øya. Formålet er å bevare ei urørt arktisk øy med det spesielle landskapet, aktive vulkansystemet, flora, fauna og kulturminne.

Det er akkurat dette som gjer øya så unik og vakker, knallgrøn mose opp mot det kuperte og varierte vulkanske landskapet, og ei kystlinje prega av erosjon og bratte utilgjengelege skrentar.

Det ligg mykje fortidsminne omkring på øya, og alt som er eldre enn frå 1946 er freda og skal ligge der det ligg. Litt rart å la glasbrot og rusta metall ligge i naturen. Å gå på tur er som å vere på eventyrjakt, spekulere på historia om kva som ligg bak gjenstandane. Det er inga hamn



Fortidsminne på Jan Mayen, alt som er eldre enn fra 1946 er freda.

eller kaie på Jan Mayen, kjem det båtar til øya må dei legge til anten utanfor Kvalrossbukta eller Båtvika for så å ta seg til land med ‘småbåtar’. Det er restriksjonar knytt til å besøke øya, og sjøen er ofte svært grov så det kjem ikkje overraskande besøk dit ut. Jan Mayen er også hekkeplass for hundretusenvis av sjøfuglar og rastepllass for trekkfugl på veg til og frå Grønland. Nokon arter overvintrar også.

Det gode liv

Livet på øya er relativt enkel, og det var liksom som om tida på ein måte stod litt stille. Vi har liksom heile livet vårt på ein stad, så du treng ikkje stresse for å rekke fram i tide. Her er ingen butikkar, berre ei lita krambod. Det er inga mobildekning på øya, så mobiltelefonen vart brukt til å ta bilet med, og når vi var utanfor stasjonen hadde vi ikkje tilgang til internett, så det var ikkje noko stress med å få delt blide på sosiale media heile tida.

No skal det seiast at vi var veldig opptatt av tilgang til nett, og flest treff trur eg det var på



Ein finn mange rare formasjonar i naturen på Jan Mayen.

YR.no. Det som er litt spesielt med YR.no er at værvarslinga sine folk som jobbar på Jan Mayen sender opp værballongar fleire gongar per dag. Disse ballongane har ein sonde som sender signal vidare til Blindern i Oslo. Spent venta vi på at resultatet skulle kome på YR.no så vi fekk vite kva som var i vente.

Spesielt dagane før vi venta forsyningsflyet var interessa for vær og vind stor, heldigvis var det alltid planlagt med to flydagar nettopp på grunn av denne usikkerheita. Forsyningsflyet kjem vanlegvis berre annakvar månad i tida frå august til april, då kjem det ferske grønsaker, post og andre varer.

Vi var også heldige å få besøk heimanfrå som fekk vere med desse flya for det går ikkje vanlege rutefly til Jan Mayen. Sjølv fekk eg besøk av dottera mi og mine to barnebarn før jul. Det vart to svært hektiske og innhaldsrike timer før flyet var ferdig lossa og klar til avgang att. I tida frå april til august er det berre sommarbåten som kjem i juni, den frakter dei store tunge tinga



Vi kunne få besök heimanfrå med desse flya.

som trengst av forsyningar, køyretøy, maskiner og vedlikehaldsutstyr. Dei dagane vi får inn forsyningar er det alltid taco til middag, då smaker det himmelsk med ferske grønsaker! No må det seiast at vi leid inga nød i matvegen for kokkane er utruleg dyktige og ingrediensane utsøkte, også potetball stod på menyen fleire gongar. I jula vart det servert mengder av alskens julemat slik at alle i besetninga fekk servert minst ein av sine favorittar.

Alle eventyr har ein slutt

Eg oppnådde målet mitt om å oppleve mest mogleg på dette heile halve året til tross for at det fortsatt er mykje meir eg ville ha sett og gjort, men eg måtte tross alt jobbe litt også!

Den store draumen var å klyve opp på toppen av Beerenberg, men eg forstod tidleg at det ikkje ville vere mogleg denne vintersesongen. Hadde eg fått valt ein ting til eg skulle få gjort før eg reiste heim så var det å overnatta i den vesle fangsthytta Camp Margaret.

Alt der er så storlått, så mektig - og eg har definitivt forelska meg i øya!



Hytta Camp Margaret

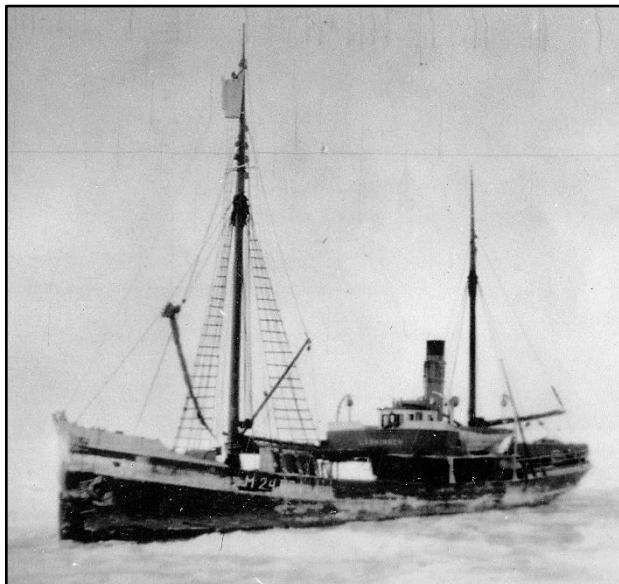


Eg skulle så gjerne ha fått overnatta i den vesle fangsthytta Camp Margaret.

KVITUNGEN: Fire skuter med Kvitungen-namnet.

Av Magnus Sefland

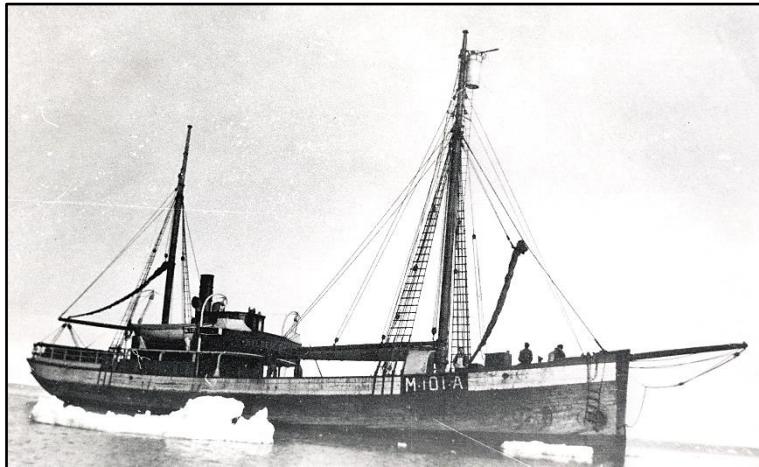
DS Lysningen / Kvitungen: Eksisterte 1915-1935. Den første skuta som bar *Kvitungen*-namnet vart bygd ved Hans Gravdals skipsbyggeri i Opsanger og levert som DS *Lysningen* til Ole S. Brandal i Brandal 1915. Skuta fekk treskrog i kutterfasong, var 96 fot i lengd og fekk compoundmaskin frå Mjellem og Karlsen på 128 ihk. Kort tid seinare vart skuta overtatt av broren Sigvald S. Brandal. Ved innføringa av merkelova i 1920 fekk *Lysningen* merket M 24 HD.



Lysningen M 24 HD. Foto frå Anny Bjørke, Ishavsmuseets arkiv

I 1932 vart skuta sold til Rolf Kvien i Ålesund, der ho fekk merket M 139 A og namnet *Kvitungen*. Skuta forliste under fangst i Danmarkstretet i 1935, ein sesong med fleire forlis på feltet. (Ei av skutene som gjekk tapt var MS *Kviting* av Hjørungavåg – ex *Bratvaag* av Ålesund, som i 1930 fann restane av Andree-ekspedisjonen på Kvitøya, Svalbard). Mannskapet frå *Kvitungen* vart tatt opp av DS Vestad.

MS Helgehorn / Vesle Truls / Kvitungen / Smedvik:

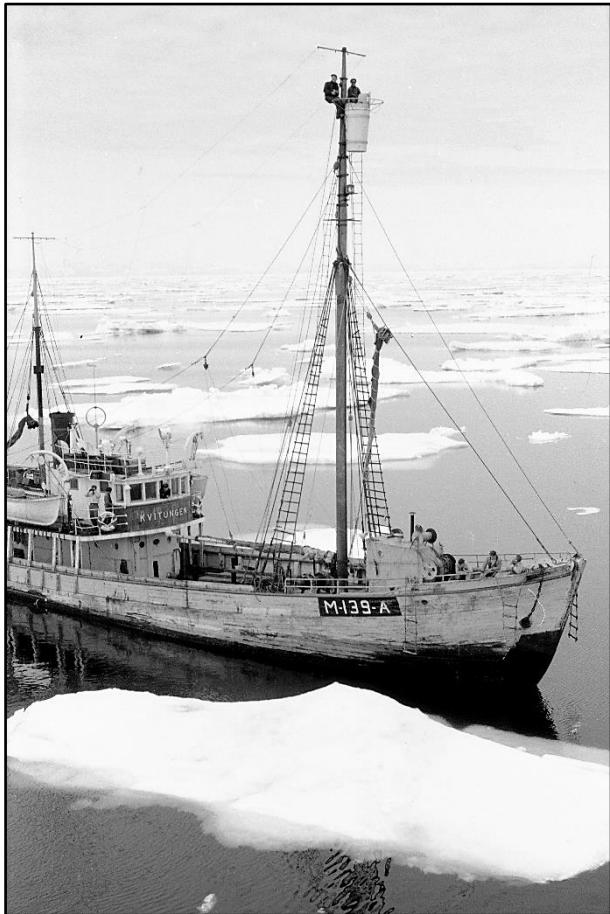


Helgehorn.

Eksisterte 1920-1969. Rolf Kvien satsa i 1935 på ny skute med *Kvitungen*-namnet. Han overtok skuta som ved levering frå byggjeverkstaden i Drammen til sameiget Henrik Aall, Ålesund, og Asbjørn Svendsen, Ørsta, i 1920 fekk namnet *Helgehorn* og fiskerimerket M 101 A. Fartøyet skal ha vore den første noko større skuta (97 fot/143 brt) som vart levert som ny til Sunnmøre med forbrenningsmotor, ein Bolinder på 120 hk.

På 1920-talet var skuta gjennom refinansiering og inn om fleire litt kortvarige eigarforhold. Skuta var på fangst i Kvitsjøen første gong i 1923, med Benjamin Brandal som skipper. I 1932 var skuta også blanda inn i det som vart kalla *Purga*-episoden: Det russiske oppsynsfartøyet *Purga* arresterte ei rekke norske skuter i Kvitsjøen, skulda for å ha fangst innanfor konsesjonslinja. Fleire av skipperane vart førde om bord i oppsynsfartøyet som arrestantar. Etter ein god del språkvanskar og ein del anna om-og-men vart både skutene og skipperane sette fri. Etterpå fekk skipperane naturleg nok spørsmål om opphaldet som arrestantar hos russarane. Svaret frå ein av dei nordnorske skipperane var: Det verste var at russarane tok frå han snusøskja.

I 1933 overtok AS Vesle Truls, med blant andre Elling Aarseth og Edv. Leira som deltagarar, skuta. Ho fekk namnet *Vesle Truls*.



Kvitungen i Danskestredet 1958. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

Frå 1935 var AS *Kvitungen*, med Rolf Kvien, GC Rieber, Edv. Leira og Elling Aarseth, eigar. Skuta overtok både *Kvitungen*-namnet og fiskerimerket M 139 A etter skuta som forliste i Danmarkstretet i 1935. Ho vart dermed den andre skuta som bar *Kvitungen*-namnet.

I 1936 fekk *Kvitungen* ein sterkare motor, ein Wichmann på 300 hk. I 1950/51 var *Kvitungen* gjennom ei meir omfattande ombygging og modernisering, blant anna fekk skuta ny baug. Tonnasjen auka til 167 brt.

Rundt 1960 oppstod det i krinsen av eigarar usemje om dei skulle koste på eit såpass gammalt fartøy ei ny, omfattande modernisering. Foretaket AS *Kvitungen* vart avvikla og GC Rieber & Co AS i Bergen overtok skuta åleine, med fiskeriregistrering B 16 B. Skuta vart framleis nytta i fiske og fangst og ved ekspedisjonsoppdrag. Foto frå midt på 1960-talet viser at skuta var utstyrt med helikopterdekk på hekken.

I 1969 hadde Rieber til bygging ny stålskute hos Smedvik i Tjørvåg. Skuta skulle overta *Kvitungen*-namnet. Truleg for å unngå mistydingar vart treskuta frå 1920 i ein sluttfase overført til byggeverkstaden med namnet Smedvik. Først ribba for brukbart utstyr og deretter slept til Gangstøvika og søkkt der.

MS *Kvitungen* (M 25 A) / Melshorn (M 26 HD) / Skår Senior (M 260 HØ) / Møgsterøy (H 260 AV) / Arctic Star / Kvitbjørn (T 53 S) / Northeastern (H 27 AV).

Bygd 1970. Eksisterar framleis.

Då Rieber fekk bygd stålskuta MS *Kvitungen* ved Smedvik MV i Tjørvåg i 1970, vart den gamle treskuta frå 1920 kondemnert og søkkt. Som ny var stålskuta frå 1970 123 fot og fekk ein MaK dieselmotor på 1650 hk. Skuta fekk merket M 25 A og vart den tredje som bar *Kvitungen*-namnet.

Rieber i Bergen var eigar av skuta. Men skuta vart disponert av Riebers Innkjøpskontor i Ålesund. Derfor var det ikkje unaturleg at skuta vart fiskeriregistrert i Ålesund. Frå tida med *Kvitungen*-namnet er det kjent at skuta var i Vesterisen i 1976, med Per Bøe som skipper. Då den legendariske skuta Fortuna av Tromsø vart skrudd ned det året, var det *Kvitungen* som kom til og tok opp folka.



Kvitungen, her i Vesterisen 1980. Foto Yksnøy.

I tur og orden fekk *Kvitungen* nye eigalarar og nye namn: *Melshorn*, *Skår Senior*, *Møgsterøy*, *Arctic Star*, *Kvitbjørn* og *Northeastern*.

I 1983 overtok KS AS Melshorn & Co, Brandal, skuta og gav henne namnet *Melshorn*. Syskenborna Nils Gunnar og Reidar Pilskog var sterkt inne i foretaket – som medeigarar og høvesvis skipper og fangstleiar/notbas.

Med namnet *Melshorn* vart skuta forlengd med både eit innskøytt stykke midtskips og med ei utbygging av notbingen i hekken. Nye dimensjonar: Lengd 53,7 meter (ca 180 fot) / 714 brt. ('Snrpar med ishavsrigg' – var kommentarar på kaia).

Med namnet *Arctic Star* høyrdie skuta ei tid heime i Jakobshavn på Vest-Grønland. Etter ei tid – og ein konkurs – kom skuta tilbake til Norge. Som *Kvitbjørn* og *Northeastern* var skuta brukt innan både krabbefiske og seismikk.



Northeastern ved kai i Honningsvåg 2020. Foto Webjørn Landmark

MS Jan Mayen (M 10 A) / Heimen I (T 99 T) / Polarfangst (T 99 T) / Kvitungen (T 99 S / T 6 T).

Bygd 1958. Eksisterar framleis.

Den fjerde skuta med Kvitungen-namnet vart bygd ved Liaaen MV i Ålesund og levert som *Jan Mayen* til Koppernæs i Ålesund i 1958. Skuta var på 129 fot, fekk ein Deutz diesel på 1000 hk og fiskerimerket M 10 A. Seinare vart

skuta heimehøyrande i Tromsø – først hos Lars Jakobsen m. fl. med namnet *Heimen I* og deretter hos Paul Stark med namnet *Polarfangst*. (For Stark sitt vedkomande var *Polarfangst* (1958) skute nummer to med det namnet. Den første var den tidlegare *Sjannøy* av Ulstein, treskuta frå 1949, som Stark kjøpte i 1975 og som forliste i Vestisen i 1980).



Polarfangst i Vesterisen 1992. Foto Johannes Alme

Under eit besøk eg gjorde i Tromsø på 1990-talet fortalte Paul Stark om ei hending med Polarfangst (1958) i Vestisen tidleg på 1990-talet. Skuta seig forbi eit isflak der det sat ein isbjørn som tydeleg var lam i bakkroppen. Dyret kunne berre ake seg framover isen med framlabbane. Skuta la bi for å observere. Dyret kunne ha fått skade i bakkroppen i kamp med andre bjørnar – eller ha kome i klem og fått skadd bakkroppen i isskruing. Dyret var ute av stand til å jakte og nokså sikkert dømd til sveltedøden.

Stark tok kontakt på radio med direktoratet på fastlandet og ba om løyve til å avlive dyret og spare det for sveltedøden. For Polarfangst ville det ha vore enkelt eventuelt å ta bjørneskrotten om bord, ta vare på den i fryserom og levere skrotten rund til politiet og veterinærstyremaktene på kaia i Tromsø ved heimkoma. Etter nokre timer kom svaret fra direktoratet: Naturen skulle gå sin gang uhindra. Hendinga vart omtalt som nyhendesak i Oslo-avisa VG.



Kvitungen i Tromsø 2020. Foto Webjørn Landmark

Tidleg på 2000-talet gjekk skuta gjennom ei større ombygging i Polen. Deretter fekk skuta namnet *Kvitungen* og fiskerimerket T 6 T. Skuta vart dermed den fjerde ishavsskuta som bar namnet *Kvitungen*.

Under eit besøk i Tromsø baud det seg eit høve til å sjå seg litt rundt om bord i Kvitungen. Der var ikkje folk å sjå om bord. Men fleire av dørene stod opne, så det var berre å rusle fritt rundt. I styrehuset låg papir framme, blant anna ei mannskapsliste med mange aust-europeiske namn. På veg ut igjen møtte eg ein mann og sokte å kome i prat med han. Det korte svaret frå han var 'no speak Norway'. Så der var det berre å gå på land igjen.

Skipper Rolf Kvien og sokneprest Monrad Norderval:

Det er vanskeleg å skrive noko særleg om ishavsskuta *Kvitungen* (1920) og skipper Rolf Kvien – utan å ta med sokneprest Monrad Norderval. Som sokneprest i heimbyen Ålesund frå 1948 til 1961 såg Norderval på fiskeflåten og fangstskutene på fjerntliggende felt som ein del

av sitt prestekall. Gjennom sju sesongar var han med fiskebåtar og ishavsskuter til felta og deltok så langt mogleg i mannskapa sin daglege dont. Norderval var god venn med skipper Rolf Kvien og følgde MS *Kvitungen*, særleg til sommarfangst og håkjerringfiske i Danmarkstretet. I tillegg til fangstarbeidet laga Norderval kulturprega program som vart sende over 'Kvitungen skipsradio' – med historier, kåseri, salmar og andakter, til dei andre skutene på feltet.

Første gong skal ha vore i 1951, då *Kvitungen* tok opp mannskapet frå *Veidemann* (ex *Sæl*) etter forlis i Danmarkstretet. Ei av dei truleg tyngre prestoppgåvene fekk Norderval sommaren året etter. Då heldt han minnetale over 'Kvitungen skipsradio' over dei omkomne i orkankatastrofen i april same året – frå posisjon der det vart rekna med at fleire av dei sakna skutene gjekk tapt. Talen bygde han på formulering 'Ha det i orden'. Det kunne gjelde skuta og alt utstyret. Vidare forholdet til medmenneska – og til sist: ha det i orden med Vårherre.



Skipper Rolf Kvien på veg i tønna Kvitungen 1946. Foto Yksnøy

Norderval var sterkt engasjert i fråhaldssaka. Skipper Kvien var derimot ein av dei som sette pris på ein dram: gode venner, men rivande usamde i spørsmålet om alkohol. Det la grunnlag for ei velkjend historie, truleg godt utbrodert: Skipperen ville ta seg ein dram for betre å halde varmen i utkikstønna. Presten sa at akkurat det hadde same verknad som å halde varmen ved å pisse i buksa. Skipperen slo straks tilbake med forslag om at dei kunne gjere det på kvar sin måte. (Det heile vart truleg ikkje utprøvd i praksis!).

Kvien og prestefolka omgjekst privat, blant anna i juleselskap og liknande. Det skjedde truleg i ei felles – og underforstått - oppleving av usemja om fråhaldssaka. Presten og skipperen ville ikkje la usemja om alkohol øydelegge eit godt vennskap. Prestefolka kom gjerne til selskap tidleg på kveld – og drog igjen høveleg tidleg, utan at alkohol hadde kome på bordet. Etter at prestefolka hadde gått heim,

kunne skipperen seinare på kvelden servere andre gjester etter ønskje.

Norderval var også til fiskefelta ved Vest-Grønland, med Godthåb (Nuuk) og Færingegehavn. Ein av båtane han følgde var frysescipet *MS Caribia* (1953-1973) tilhøyrande A/L Norsk Frysetransport (Johan Hagenæs) i Ålesund. Elles gjekk Norderval greitt over frå eitt fartøy til eit anna når dei møttest på felta og det høvde med plass, tid og seglingsrute.



På laksetur med styrer Øye og sogneprest Norderval (bak i båten) Vest-Grønland 1953. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Fra fangstfeltet i Danmarkstretet fekk Norderval sjå kysten av Aust-Grønland, og han ville gjerne oppleve landet på nært hald. Men det let seg ikkje gjøre på grunn av isforholda og omsynet til fangstinga. Men i 1957 baud det seg eit høve for Norderval til bli med *MS Polarbjørn* (1950), tilhøyrande AS Polarbjørn (Karlsen-familien) i Brandal, til Nordaust-Grønland på forsyning- og avløysingstur for Norsk Polarinstitutt og Arktisk Næringsdrift AS. Med skipper Bernt Arnvid Brandal, islos Martin Pedersen, ekspedisjonsleiar John Giæver og fangstreiar Hermann Andresen, alle røynde ishavsfolk.

Turen vart gjennomført på ordinært vis – til skuta skulle gjennom isbeltet på veg heim. Der gjekk skuta seg faste i ei isskruing som tok knekken på henne. I bokstavleg forstand, for

spant, dekksbjelkar og anna solid treverk vart knekte som om dei var fyrstikker. Mannskap, ekspedisjonsfolk og rundreisepassasjerar vart alle trygt evakuerte med eit helikopter frå det amerikanske militæret. (I skrivande stund litt usikkert for artikkelskrivaren om helikopteret kom frå Grønland eller Keflavik). Norderval fekk oppleve Nordaust-Grønland – og like eins å forlise i isen. Og *Polarbjørn*-turen vart vel den siste ishavsturen av slikt slag for Norderval. Ikkje mange åra seinare vart han vigsla til biskop i Nord-Hålogaland.

Etter alle turane til fiske- og fangstfelta på 1950-talet fekk Norderval tilnamnet ‘ishavspresten’. Etter vigslinga til biskop i Nord-Hålogaland vart tilnamnet fort endra til ‘ishavsbispen’.

Ein så profilert person som Monrad Norderval gav også opphav til fargerike historier. Ein av dei som drog nytte av det, var Ivar Grimstad i sine humorbøker om vist og gale frå Sunnmøre.

Ei av historiene skriv seg frå Norderval si prestetid i Ørsta like etter andre verdskrig – her gjengitt etter minnet: Eit sjøfly besøkte bygda og gjorde mot betaling rundturar over fjord og fjell, slik at passasjerar kunne få sjå heimbygda frå lufta. Norderval kom i prat med ein eldre bygdamann og spurde om han ikkje kunne tenkje seg ein flytur. ‘Nei’, svarte bygdamannen, ‘eg er ikkje interessert i å flyge før eg flyg for godt’.

REFERANSAR:

Informantar: Bernt Arnvid Brandal; John Giæver jr; Reidun Kvien; Henrik Landmark; Nils Gunnar Pilskog; Odd Raftevold; Paul Stark.

Aviser:

Sunnmørsposten. Mange årgangar.

VG: Avisutklipp frå ukjent tidspunkt på 1990-talet.

Litteratur:

Alme, J. B. ‘To ishavslegender borte’. Isflaket. Nr 1/2022.

Dale, J. Velferd på Vest-Grønland. Furhaugen Forlag ved Jon Dale. (Utan årstal).

Døssland, A. og A. Løseth. 2006. Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag 1860-1960. Bind 1. Mot fjernare farvatn. Tapir Akademisk Forlag. Trondheim.

Johansen, B. 2014. Selfangst – et liv for mannsfolk. Folk og fartøy fra Nordland på ishavet. Snøfugl Forlag. Melhus.

Norderval, M. 1957. Fangstmenn på de to hav. Misjonsselskapets Forlag. Stavanger.

Norderval, M. 1958. Mannen og båten. Misjonsselskapets Forlag. Stavanger.

Norderval, M. 1959. På bølge 2,4. Misjonsselskapets Forlag. Stavanger.

Nystrøm, K. og P. Øynes. 1968. Alarm i Vestisen. Aschehoug. Oslo.

Ottesen, J. 1999-2001. Ishavsskuter I-III. Fotoarkivet. Ulsteinvik.

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

Wikipedia.

Eigne observasjonar.

Plukkfangst:

Svalbard.

Dampskipet «Bygdøy» gjekk onsdag fraa Aalesund til Kings Bay paa Svalbard. Med skipet fylgte Peter S. Brandal, fru docent Hoel, lektor Hope og nokre arbeidarar.

Skipet hadde med noko proviant. Det skal no byrja kolførsla fraa Svalbard.

(Bondebladet maandag 31. juli 1922)

Dramatikk og gode turar.

Ole Viddal fødd 15.08.1927

Av Johannes Bjarne Alme

«Neste gong du kjem innover, skal vi ta oss ein tur og helse på Ole Viddal, han var mellom anna på «Brandal» i 1949 og var med å berge folket frå «Herøyfjord». Og han var i Vesterisen i 1952.» Dette er orda til Magnar Aklestad på Sæbø.

Det gjekk ikkje lenge før eg tok turen innover.

Ole Viddal er ein godt vaksen mann på 95 år, klar i hovudet, og trass han klagar over därlege bein, ser ein straks at dette har vore ein kraftkar.

Når eg spør etter yrke, svara han ymse. Han har vore på selfangst, sildefiske, køyrd lastebil, bygd kraftverk og drive gard, skulle ikkje forundre meg om han har gjort ein del anna også.

I 1946 gjekk Ole saman med kameraten Sverre Hole om bord i «Kvitungen» skipper Rolf Kvien. «Ishavsskuta «Kvitungen» i 1946 var ikkje akkurat noka god sak, skuta var ganske slita,» seier Ole. Det var først selfangst i Vesterisen, der vart det ein grei tur, mange dyr, men stort sett lurv. Turen til Danskestretet vart ein svært god tur. Då den var over, ville Kvien av garde på ein ny tur etter Håkjerring. Ole og Sverre skulle starte på landbrukskule på Eidså 9. oktober, så dei sa i frå at dei kunne ikkje vere med. «Den 9. oktober skal de vere komne i land att», lova skipper Kvien. Det heldt seg ikkje oppe, den datoен låg skuta nord for Jan Mayen og fiska Håkjerring. Også dette vart ein god tur, Ole minnast at dei fekk 7 kroner literen for håkjerringstran. Det som sit sterkest i minnet, er at dei vart vasslause i tre døgn, «det var lenge! legg han til.

Då dei kom heim skulle dei likevel få starte på skulen. Problemene var klede. Det fanst ikkje kle å få fatt i, og dei få kleda Ole hadde, var fulle av



Ole Viddal. Foto Johannes Alme.

spekk. Ole sa til faren at han kunne ikkje begynne på skulen for han hadde ikkje kle. Då sette familien seg i sving, og det vart lånt og samla saman så pass med kle at han kunne starte på skulen.

Skulen varte eit år, og etter skulen var det militærteneste, som den gongen var 12+ 6 månadar. Då det leid til over nyttår i 1949, tykte Ole det var for gale å kaste vekk nok ein ishavstur. Etter ein samtale med faren tok han kontakt med Hjørundfjordingen Edvard Leira i Ålesund, og forklara situasjonen. Leira skreiv eit brev om at Ole hadde plass på selfangst. Ole som pakka fallskjermar i militæret, var rett som det var inne på kontora, og ein dag kom ein av befalet og prata med han, om han hadde vore på ishavet tidlegare osv. Enden på viset vart at Ole fekk fri til å reise på selfangst.

Då ishavsskuta «Brandal» med skipper Martinus (Tin) Brandal starta klargjering til Vesterisen var Ole komen om bord som fangstmann. Det vart ein bra tur, med om lag 3000 dyr. Ole minnast at det var ikkje alltid maskinisten gav full fart når det vart slått full fart, då fekk rormannen ordre om å gå ned på



Skipper og reiar Martinus «Tin» Brandal.

maskinrista å varska frå Tin at når han gav full fart framover eller akterover på telegrafen, ja så skulle han ha det maskina hadde å gi. «Eg ser føre meg enda maskinisten korleis han rende på støvlane bak til rattet og gav full fart, og på fullt så rista heile skuta», fortel han.

Då dei hadde avslutta fangsten, vart det uvær, og dei vart liggande ut med iskanten, slingra og venta på betrevêr. «Flemsøy» - skipper Peter P Brandal, som også var ferdig, låg inne i isen og venta. Over radioen høyrdde dei at skuta «Herøyfjord» på heimveg frå Newfoundland hadde problem.

Etter kvart som dei gjekk heimover, vart det meir og meir kritisk for «Herøyfjord». På spørsmål, seier Ole at han hadde sett så pass av «Brandal», som var så godt som nye, at henne var han trygg på.

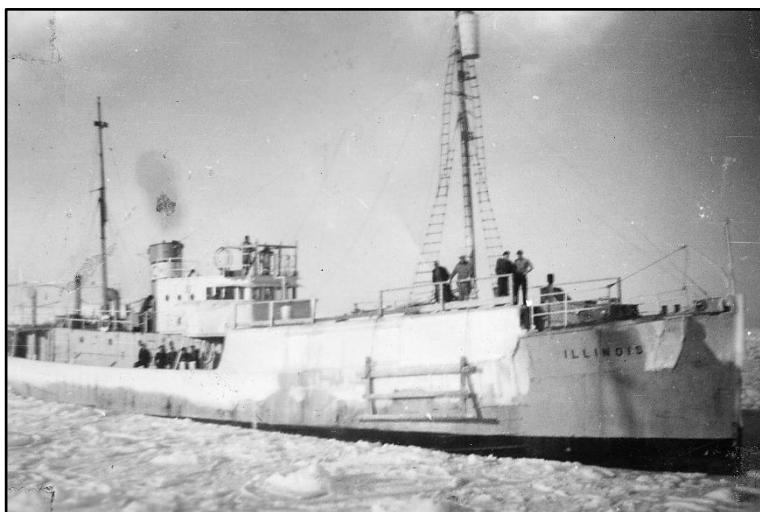
Ho hadde første aluminiumsverbygget av småskutene, legg han til. Trygg var han også på skipper Tin. Men det var eit dårleg ver og svært tung sjø, så det var ikkje heilt lett å sjå korleis vi skulle klare å berge 66 mann gjennom havet.

Eg klipper frå boka «Ishavsfolk si erfaring»:

Den 16. april 1949 tek det fyr i «Polarbjørn» som fangstar ved Newfoundland. Trass i stor innsats frå mannskapet klarer dei ikkje å stoppe brannen, som truleg starta under donkeykjelen i maskinrommet. Før denne turen hadde det vore utført diverse arbeid i dette området, og meir isolasjon hadde vorte lagt under; truleg var det her brannen starta. Den kanadiske selfangaren «Illinois» skipper Harald Marø, kom til, og mannskapet frå «Polarbjørn» gjekk om bord der. Det er skrive mykje om det som hendte vidare, både i aviser og bøker, og også i radio- og tv-program har denne hendinga vorte snakka mykje om.

Eg skal la Angell Brandal (fødd 14.9.1928. død 19.11.2007), seinare skyttar og skipper på Ishavet i mange år, fortelje:

“Eg var fangstmann om bord i «Polarbjørn». Dette var første året «Polarstar» var i isen, så Kristoffer Marø var skipper på den, mens sonen hans, Henrik, hadde teke over som skipper på «Polarbjørn». Vi var forresten søskenbarn. Bror min, han Peder – kalla Pea, var og med. Han var skyttar på «Polarbjørn».



«Illinois». Foto frå Sigurd Dimmen.

«Herøyfjord» var ei stor skute, eller rettare: ein lastebåt, som reiarlaget Brødrene Jakobsen i Tromsø hadde leigd for fangst ved Newfoundland. Skuta viste seg å vere effektiv, og den var drektige (fyldige), så dei hadde ein kjempefangst om bord – om lag 20 000 dyr. Då



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

"Illinois" ropte på dei, hadde dei gått i fleire timer frå isen, men skipper Guttorm Jakobsen snudde og vi gjekk om bord der. Vi vart då 66 mann om bord i den skuta. Verken køyer eller redningsutstyr var berekna for dette, men det var det vel ingen som tenkte på den gongen, berre forsikringa sparte seg nokre kroner.

"Herøyfjord" kanskje ikkje heilt rigga for selfangst, for laustankane i lasterommet gjekk ikkje heilt opp, og skota som var bygde over desse, viste seg å vere for därlege. Mens skuta var i isen, der det var kjølig og lite rørsle, gjorde ikkje dette noko, men når skuta kom ut i Atlanterhavet, ho fekk slingring og temperaturen steig, begynte skinna på toppen å leve. Betre vart det ikkje då det vart storm og uvêr. Ved Kap Farvel fekk skuta seg nokre kraftige dragarar, og ho begynte å krengje. Då går nokre av mannskapet frå "Polarbjørn" i lasterommet og får kasta om lag 500 skinn på havet, seinare går om lag 1500 skinn til same vegen.

Vêrmeldingane var ikkje gode, og Polarbjørnmannskapet ønskete å få gå i land først på Island,

seinare på Færøyane. Skipper Guttorm Jakobsen ville ikkje høre snakk om det. På direkte spørsmål seier Angell at sjølv om mannskapet og skipper Henrik Marø gav klar beskjed om kva dei ønsktene, var skipper Guttorm Jakobsen ein svært bestemt skipper, så det var ikkje så enkelt å få han til å endre avgjerdene si. Færøyane og Torshavn vart passert, og det heile såg ut til å skulle gå bra. Men når skuta kjem inn under Norskekysten, forskyy lasten seg til styrbord. Forsøket på å rette opp skuta lukkast ikkje, og det vert sendt naudmelding til Ålesund Radio. Angell oppfatta situasjonen som svært kritisk; skuta låg med 45 grader, og før eller seinare ville noko gi etter, og då kunne dei trille rundt på kort tid.

Eg lèt Angell avslutte her, og lèt broren, Bernt A. Brandal, "Runne Bernt" halde fram forteljinga:

"Eg var andreskyttar på ishavsskuta "Brandal". I lag med "Flemsøy", var vi på heimveg frå Vesterisen. Dette var i slutten av april, vi hadde vel godt og vel 3000 dyr inne begge skutene, så vi låg godt nede i sjøen. Vi høyrd samtalane mellom Ålesund Radio og "Herøyfjord". Skipperen vår, Martinus (Tin) Brandal, ropa på "Herøyfjord", sa kvar vi var og at vi sette kursen imot dei. Skipper Guttorm Jakobsen sa dei hadde det bra, og at vi ikkje måtte ta nokon sjanse for dei. Sidan bad Tin om å få prate med Henrik Marø, han var ikkje så roleg, og bad oss skunde på kva vi klarte, for han frykta noko ville ryke, og då ville skuta gå heilt rundt.

Då vi kom fram til havaristen, om lag 80 kvartmil vest av Runde, hadde allereie lastebåten "Cetus" kome fram. Den var i ballast og klarte ikkje gjere stort, men den pumpa olje på havet for å få sjøen til å roe seg, det same gjorde vi, og etter kvart «Flemsøy» når den kom. Slepebåten "Draugen" var enno ikkje kumen fram, men når den kom, så pumpa også den olje på havet.

Om bord i "Herøyfjord" var det därleg med utstyr, der var ikkje så pass mykje tau at dei kunne kaste noko over til båtane som nærma



«Herøyfjord» med slagside vest av Runde.

seg. Dei måtte ta tau fra taljane på bommane for at dei skulle ha sorten, og berre 42 av dei 66 om bord i "Herøyfjord" hadde redningsvestar. Sverre Moldskred hadde tidlegare vore førsteskyttar på "Brandal". Han hadde orden på sakene, så vi hadde rikeleg med både tau og utstyr, og det var gjort klart då vi kom fram.

Det første Tin gjorde då vi var på staden, var å gå så nær han i det heile tatt torde med skuta, eg stod heilt framme på baugen og kasta over ei line, som vi så knytte fast ei håkjerringsline i. Med lina sendte vi over redningsvestar til resten av folket om bord i "Herøyfjord". Vinden spakna litt, men sjøen var framleis stor. Det vi først forsøkte, var å la ein fangstbåt frå "Herøyfjord" drive over til oss mens han var i line frå havaristen; fire mann hoppa i han, og vi fekk dei over til oss, men den båten vart fylt av sjø og knust imot skutesida til "Herøyfjord" på veg attende, så då torde vi ikkje å forsøkje med siste båten.

Bror min, han Pea (Peder Runne Brandal), var den siste av dei fire karane som kom om bord til oss. Ut frå korleis han beskrev situasjonen om bord i "Herøyfjord", der han meinte det var berre eit spørsmål om tid før noko ville gje etter og skuta så ville gå heilt rundt, skjøna vi alle alvoret i situasjonen.

Skipperane bestemte seg for å vente til morgonen, og dagslyset, men utover natta friskna vinden og sjøen på, og skipperane fann ut at her var det ikkje verdt å vente lenger. "Brandal" gjekk då i le for "Herøyfjord", fekk på ny ei line mellom skutene, og vi begynte å hale folk

gjennom sjøen og om bord til oss. I alt drog vi 15 mann gjennom sjøen og over til oss. "Flemsøy" gjorde same operasjonen, men dei brukte ein av fangstbåtane, og klarte i løpet av eit par timer å berge over til seg 47 mann. Sju mann av desse vart sett om bord «Draugen» som klare å få sett ein slepar om bord "Herøyfjord", men ei tid etter at dei forsiktig hadde begynt å slepe, vart skuta tyngre og tyngre, og sleparen måtte kuttast, då skuta sokk.

Så langt frå boka «Ishavsfolk si erfaring».

Ole minnast godt når dei begynte å sjå lysa frå havaristen. Mogleg var det lysa av lastebåten «Cetus» dei såg. Ole er usikker på om der var lys på «Herøyfjord», som låg med sterk slagside, då dei kom fram.



Ishavsskuta «Brandal». Her i danskestredet 1959. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

I første fangstbåten vi fekk over var det fire mann, blant andre han Pea Brandal, og ut i frå det han fortalte, var vi aldri i tvil om at her kunne det gå gale kva tid som helst. Då dei begynte å hale folk gjennom sjøen, var messeguten, Johan Kvistad, frå Sæbø den første som kom over. Han fekk ein del juling på den turen gjennom havet, men han sjølv let ikkje ille. Han reiste aldri meir på ishavet, sidan vart han skulelærar og ein flink diktar.

Eit anna minne er frå då dei på ny begynte å hale folk i gjennom havet ut på natta. Då kjem Henrik



Flemsøy kjem til Ålesund etter endt tur i Vesterisen 1949. Med seg hadde dei mannskapet av Herøyfjord som forliste 70-80 mil nordvest av Runde. Foto frå Knut M. Myklebust.

Marø ut på bruvingen på «Herøyfjord» med ein ropert, der han roper over til «Flemsøy» noko sånt som at «det går sakte med «Brandal», kan de gå i le å forsøke å bruke fangstbåtar». Peter på «Flemsøy» sa ikkje mykje, men gjekk i le og forsøkte, så langt som Ole minnast vart ein, mogleg to, fangstbåtar knuste, men så lykkast det, og det vart bra fart på å få folka over.

Den som hadde fått «Draugen» ut, og var med der om bord, var Kristoffer Marø. Han var skipper på «Polarstar» som hadde kome heim frå Newfoundland litt tidlegare.

Då alle folka var berga sette vi kurs for Ålesund. «Flemsøy» var først i land. Folk i land hadde høyrt på radio i timesvis på dette dramaet, og no møtte dei opp for å sjå og høyre. Vi to skutene fekk berre sette baugen fram i land. Eg og han «Bremmen» - fangstmann Kjerulf Hauge frå Bremanger, tenkte vi skulle gå i land og kome oss bort til telegrafen å ringe heim. Det var kav umogleg å kome seg fram, så mykje folk var der, så det måtte vi berre gi opp. Han «Bremmen» hadde segla i lag med Tin under krigen om bord «Polaric» på Island, og han var gift med ei islandsk dame. Etter krigen var han på mange ishavsturar saman med Tin, ein veldig flink og kjekk mann.

Ole er ikkje tvil om at dette kunna vorte ei katastrofe. Han har mange gongar tenkt på dei som sat i timesvis i uvissa i sjøsprøyta på det glatte båtdekk bak overbygget på «Herøyfjord» i 45 graders slagseite. «Det må ha vore litt av ei påkjenning», legg Ole til.

Ole hadde ikkje fått skrekken, året etter var han attende i Vesterisen.

I 1951 var han med «Polarsel» både på silda, og på ishavet. Tin var skipper. Tin var ein kjekke mann, som også måtte vere ein ualminneleg klok mann, seier Ole.

Det vart eit storår, med 18 000 kroner på lut. For desse pengane kjøpte Ole mellom anna ein heilt ny Fergusson gråtass for 9000 Kroner. Den rusta han ut for snøbrøyting, og fekk etter kvart den første kommunale brøyteavtalen i Hjørundfjorden kommune. Den avtalen kom til etter ein lang og litt fuktig kveld med ordføraren, legg han til og humrar. 9 år seinare bytta han inn gråtassen, då fekk han 9500 kroner for den!



Revolusjon i snøbrøytinga 1954/55. Brøytar Ole O. Viddal på traktoren sin.

I 1952 reiste Ole i Vesterisen med «Kvitungen», skipper Rolf Kvien. Allereie før den offisielle fangstdatoen, forliste «Vestis».

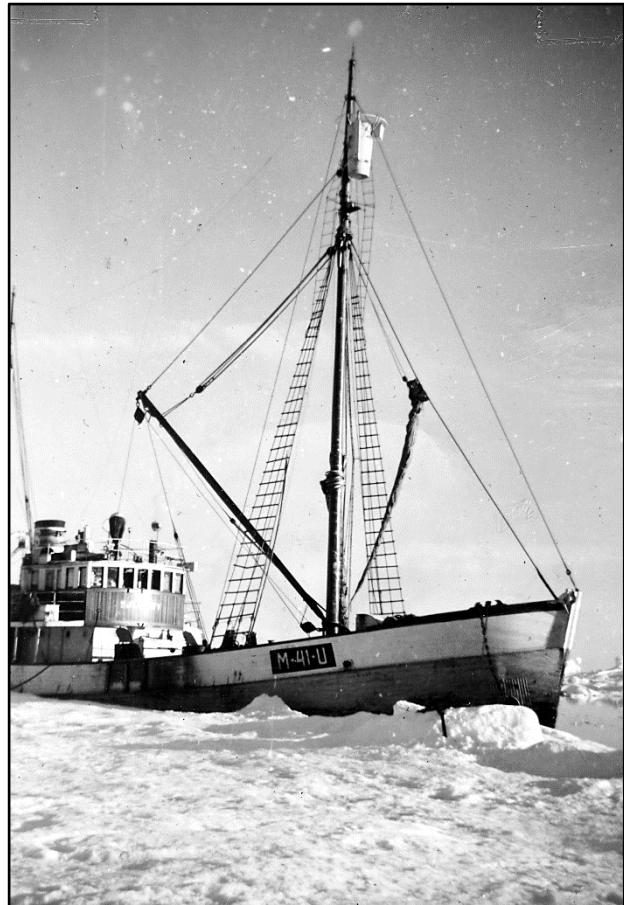
Det var mange skuter samla inne i isen. Då kvelden kom, ana nok Kvien at det kunne vere noko i emning, han var seine før han gjekk på lugaren, og då han gjekk, sa han til Ole, «du må følgje med». Ole som var fangstmann, følte på ein måte at Kvien gav han eit lite ansvar, trass i



«Kvitungen» på håkjerringsfiske i danskestredet 1952. Rolf Kvien på bruvingen. Foto frå Erik Pedersen.

at andreskyttaren også var på vakt. I halv tre tida om natta vaks det på med vind, små-isen begynte å forsvinne og det kom snøkave, då gjekk Ole å purra skipperen. Det var liksom ingen som brukte å purre han, men eg gjekk ned. På bordet låg kleda klar, mens han Kvien sjølv låg åsov på benken. Ole gjekk bort å tok han på skuldra, då slo han opp augo og sa berre «javel ja», og reiste seg. Kvien kom opp, og skulle i tønna. Då han kom fram og begynte opp så snudde han, han hadde gløymt hanskane, så Ole lånte bort nokre skikkelege heimestrikka vottar. «Kvitungen» begynte å sige utover, dei gav ikkje beskjed til andre skuter, men dei andre skutene kom etter.

Ut på morgenon begynte «Vestis» å rope på «Sjannøy», dei skjønte at den hadde problem. Sjøen hadde vakse fort, så det var ikkje heilt godt å kome seg ut for dei siste skutene. «Sjannøy» med skipper John Hamar, venta, og



«Sjannøy» i isen. Foto frå Sigurd Dimmen.

då Vestisfolka hadde gitt opp skuta og kom vandrande over isen, vart dei plukka opp av ein fangstbåt frå «Sjannøy». Då dei var vel om bord, hadde han Hamar sagt med maskinisten, «eg skal få oss ut, men om skuta er heile, det veit eg ikkje. Når eg ber om full fart, ja då må du gi meg alt». «Sjannøy» kom seg velberga ut, utan skade, fortel Ole.

Då orkanen kom, låg «Kvitungen» i lag med fleire andre skuter nordvest for Jan Mayen og fangsta. Vinden kom svært fort. Han Tin på «Polarsel» var den første som fløyta og flagga mannskapet sitt om bord att, då gjorde dei andre det same. Vi rakk ikkje ein gong å jolle om bord dungane på isen, det var berre å kome seg ut i gjennom. Heldigvis gjekk det bra for oss og kameratskutene kring oss. På veg utover stod enkelte skuter faste, men vi hjelpte kvarandre og alle kom seg ut i gjennom og fant seg avhald.



To ishavsveteranar på Sæbø, Magnar Aklestad og Ole Viddal. Foto Johannes Alme.

Vi hadde det bra, men vi fekk fort mistanke om at skutene lenger vest kanskje ikkje hadde klart seg. Han Kalla (Karl J. Brandal) på «Flemsøy» gjorde ein stor jobb med å koordinere og halde oversikta, eg trur ikkje han var mange timer på køya den veka.

Det var eit sjokk å oppleve at fem skuter med 78 mann forsvann sporlaust. Eg sjølv var nygift og fant ut at dette fekk vere nok, eg reiste ikkje på ishavet meir.

Som sagt har eg gjort ymse, mellom anna var eg med å bygge Tussakraftverket på Bjørke.

Eg var vel kanskje i vel så stor livsfare der som på ishavet, men det er ei anna historie, seier den spreke 95 åringen.

Ole er på mange måtar ein typisk ishavsfarar frå fjordane, pengar han tente, vart brukt til å finansiere kjøp av traktor. Vidare er det kjekt å registrere at minna frå ishavet framleis sit sterkt i minnet.

Til liks med Ole og Sverre Hole, var det mange nyetablerte ishavsfolk som aldri reiste på ishavet etter 1952-ulykka.

Takk til Ole for du delta minna frå meir enn 70 år attende i tid med Isflaket.

Kjelder:

Samtaler med Ole Viddal og Magnar Aklestad
Boka «Ishavsfolk si erfaring» - Johannes Alme

...EVOTEC
Design for efficiency

Verdas mest kompakte vinsjeløysingar finn du hos Evotec

Skytter og navigator Oddmund Hanssen, Balsfjord.

Av Bjarne Harald Brobakk

Oddmund ble født på gården Hølen 5.5.1934 som den eldste av tre brødre. Foreldre var Sigurd Hanssen, Hølen og Dagmar Andorli, Fjellfroskvatn. Besteforeldre var Hans Rikardsen, Hølen og Olufine Sørensen, Markenes. Oddmund må sies å kunne være en ekte balsfjording. Han begynte på skolen i Sørkjosen hos lærer Lars Fause under krigen, så skolegangen ble noe oppstykket, men ble fullført. Oddmund begynte med snarefangst etter ryper fra før skolealder og gikk over til jakt med hagl-gevær før tenårene og fra 1950 elgjakt. Han ble også medlem i Storsteinnes skytterlag sammen med Alfred Meier, Reidar Sellevold, Sverre Mikalsen, Ingvar Nilsen og lensmann Skavberg, men knappen falt nok på Oddmund som presisjonsskytter.

Oddmund arbeidet på gården hos sin far med onnearbeid og skogsdrift.

Det har gjennom tidene vært mange ishavsfarere fra Hølen og noen har blitt borte, så som i katastrofeåret 1952.

Det var høye lotter på skutene året før på grunn av høye priser på skinn og spekk etter krigens slutt og utover 1950-tallet. Vinteren 1952 fikk Oddmund reise til Tromsø sammen med Hans Nilsen, Hølen, som var en gammel fangstmann, for å ordne seg Vesterisplass. De var om bord i «Vårglimt» av Balsfjord hos skipper Alfred Hansen, mannskapslista var fulltegnet, men de manglet annenskytter. Den jobben ville ikke Hans ha, så de spurte på flere andre skuter uten å få noen plass. De reiste hjem igjen, men så ringte de fra «Vårglimt», og til slutt tok Hans skytterjobben.

Det var mange ishavsfolk i indre Balsfjord, så Oddmund med gode kontakter fikk plass ombord i «Maiblomsten», ordnet av Malvin Mikalsen, Hølen. Reder var Thorvald Broks i Tromsdalen. Det var flere balsfjordinger



Oddmund Hansen. Foto fra Bjarne Harald Brobakk

ombord, blant dem Hans Karlsrud som var kokk, han var en gammel ishavsmann. Skipper var Evald Olsen fra Langsund.

De fikk ei fin overseiling værmessig. «Maiblomsten» hadde svak maskinkraft, så de fikk følge etter «Veiding» inn til selkastet. Skipper på «Veiding» var Johannes Skogvik, som var en god samarbeidspartner av Evald. Selkastet var nord-nordøst av Jan Mayen. De to skutene fangstet alene til de var nesten ferdiglasta. Oddmund var jumper og det gikk ikke så bra i den avvaska knultrete småisen mellom storflakene og skuta.

Han glei mellom skuta og isen og havnet i sjøen mellom flakene. Gutta ombord ropte: «Svøm mot skuta», men skuta seig fra storflaket, som han tok seg fast i, og avstanden ble for stor. Kokken, som var på dekk og arbeidet, tok en oversikt over situasjonen og jumpa ut på isen på styrbord side og sprang rundt bak skuta og fram på babord og kom seg fram til Oddmund som lå med haka på kanten av isflaket og begge hendene fastklort i flaket. Hans kom seg helt fram til Oddmund og fikk tak i anorakkhetta.



«Veiding» i isen.

Da hadde noen av gutta begynt å lære fangstbåten. Det kom også to andre til som jumpa ut på styrbord side og sprang rundt baugen og fram til Oddmund, og sammen dro de han opp på isen. Hans ble Oddmunds sanne redningsmann.

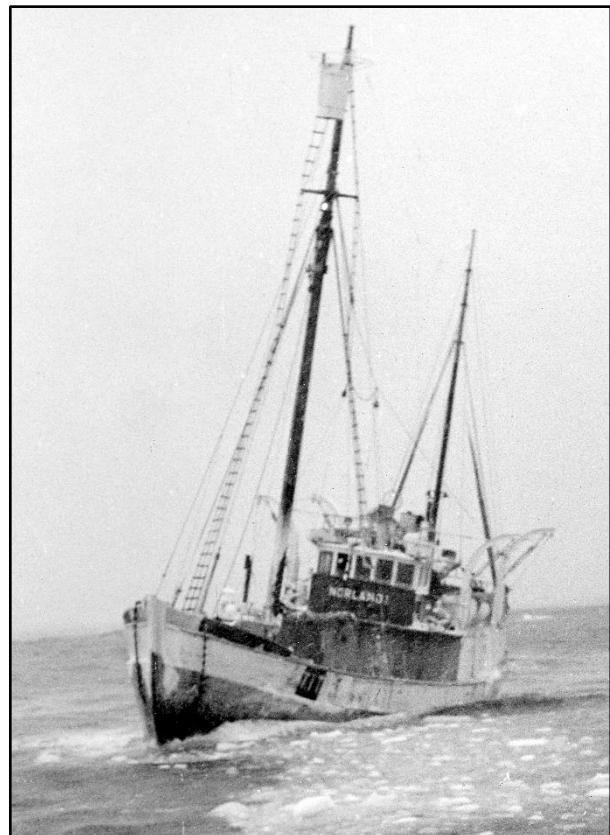
Så blei «Veiding» ferdigfangstet og de gikk ut av isen og kurset for Tromsø. De prata på senderen og det kom mange skuter til posisjonen. De manglet litt da «Veiding» gikk ut av isen, men så ble også de fullfanget, skalket lukene og gjorde sjøklart. De gikk ut av isen for overseiling til Tromsø.

Stormen, som var ventet, hadde begynt å merkes for fullt, det ble for tung sjø for den lille skuta som var lasta, og de bestemte seg for å gå inn i isen igjen. Da kom orkankastene for fullt. Vindretningen var langs iskanten, nordøst, og isen ble mye oppmalt etter hvert. De kurset mot vindretningen og styrte unna de største isflakene. Det var også tette snøbyger og dårlig sikt. De iset også ned, men klarte å holde noen av rorhusvinduene fri for is. Det virket som de lå ganske trygt i isen de driftet i. Det var flere skuter som kjempet sammen mot uværet. De så over til de andre skutene og hadde kontakt også over radiosenderen. Uværet raste med veldig styrke i 4- 5 døgn. Skuta, som var bygd med kutterhekk og var lav bakover, hadde fått

minimale skader og var fullt sjødyktig. Etter 6 døgn spaknet vinden og sjøen la seg, og de begynte det 7. døgnet på overseilinga til Tromsø. Det var to som samarbeidet om kommandoen i rorhuset, og det var ikke så uvanlig på de tider. En sertifisert navigatør og en med erfaring i isfylte farvann. Da de kom inn til Tromsø og fikk riksnyheter, forsto de at de hadde vært heldige som hadde klart seg så bra, 5 skuter var savnet.

I 1953 var Oddmund i sjøforsvaret ved Trondenes i Harstad. Her tok han første klasse kystskipereksamen.

Etter verneplikten begynte han ombord i «Nordland 1» i 1954 og var der i 5 år. Charles Robertsen var skipper. Det var turer både til Vesterisen og Østisen, og de var også med not på storsildfiske på Mørekysten og feitsildfiske om høsten på fjordene i Nord-Norge. Oddmund var bestmann på sildefiske og skytter på ishavsturene, fra 1956 var han førsteskytter. Han husker spesielt den første turen i Vesterisen med «Nordland 1».



«Nordland 1» Vesterisen 1960. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.



Skipper Charles Robertsen, her på «Fortuna» i 1959. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

De kom i fangst og fikk vel 2000 blueback og 600 klappmus. Etter Vesterisen gikk de til Østisen og fikk en snar og god tur der og. Tredje ishavsturen det året gikk til Danskestredet, de kom i fangst og det så godt ut for å laste skuta en tredje tur også. Så kom tåka som varte ved i døgn etter døgn. Det var litt lett skydekke innimellom så de fikk tatt solhøyden og plukket noen enkeltdyr, så de fikk påfylling av ferskt kjøtt ombord. Etter 30 døgn med tåke var det nesten fritt for det meste om bord og de måtte gå inn til Tromsø for lossing.

I 1956 fikk de propellskade i Vesterisen og slepebåten «Uller» måtte hente dem for slep inn til Tromsø. Da de kom under kysten var det mye strømskavl, så Charles måtte gi ordre om redusert fart p.g.a. sikkerheten, at de ikke skulle bli tauet ned, de var jo tung på vannet. Etter at de var utsosset og propellskaden reparert, gikk de til Østisen og gjorde god tur der også. På «Nordland 1» var det helårsdrift.



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

I 1958 gikk Oddmund over på «Fortuna», som tilhørte samme rederi, sammen med Charles, med andre ord tok Charles sin førsteskytter med seg dit ombord.

«Fortuna» var den største vesterisskuta til A/S Rieber & Co i Tromsø og var en lykkeskute som navnet tilsier, hell og lykke. Det var også flaggskipet til rederiet. Oddmund var godt kjent i rederiet fra før, og ombord i «Fortuna» ble han for alvor kjent blant ishavskretser under navnet «han Oddmund i Hølen». Han ble om bord der til 1970, unntatt i 1966, da han reiste med «Polarirkel» til Newfoundland.

Han likte forholdene for kvitungefangst riktig godt, å gå ut på isen om morgen med en matpakke i hver bukselomme og fangste hele dagen. Det som var problemet var at det ofte var langt å gå inn til selkastet, der skuta ikke kom inn. Når de hadde fangstet i mange dager og hadde godt med fangst på isen, kom det skuter med sterkere maskinkraft og gikk inn i isen og dermed mista de en del av fangsten som de



Oddmund har besøk av kona «Lillemor» om bord i «Fortuna» ved Rieberanlegget i Tromsø 1967. Foto fra Bjarne Harald Brobakk

hadde arbeidet så hardt for. Oddmund minnes et gammelt uttrykk i Balsfjord: «Det er ikke bror i hunden». Det passet i denne sammenhengen.

Oddmund var ombord i «Fortuna» alle vesteristurene til og med 1970.

En tur var de sent ute for avgang til Vesterisen, da «Fortuna» hadde vært på storsildfiske. De fikk avgangen noe forsinket, men ble nødt til å gjøre vendereis da de fikk maskintrøbbel. De besluttet å gå til nærmeste havn, som var Husøya på Senja. De fikk reparert og satte på ny kurset for Vesterisen. Charles sa da til Oddmund: «Nå kurser vi nord om Jan Mayen». Og det var riktig. De gikk rett inn i isen til selkastet og slo til seg vel 2000 kvitunger på 3-4 dager. Så gikk de sørover og plukket blueback i strimlene for å fylle opp skuta.

En dag da de plukket blueback ute i kanten, fikk de se et spyd som stakk opp av sørpa mellom storflakene. De måtte undersøke det nærmere. Det viste seg å være en narhval. Begge skytterne

gikk fram og skjøt den, bare tanna ble tatt vare på og brakt ombord.

Ellers hadde de gode turer hver vinter og minimale skader på skuta. De hadde heller ikke nevneverdig skader eller sykdom på mannskapet. De var også i Nordsjøen på skifisktråling til fiskemelfabrikk.

Oddmund fikk også mange fine safariturer til Spitsbergen hvor de hadde med utenlandske isbjørnjegere, mest amerikanere, men også noen franskmenn og tyskere. Hver tur varte 14 dager. Alle jegerne fikk sine bjørner, unntatt en tur da det var mye tåke og for dårlig sikt. To av jegerne manglet bjørn, men de kom igjen senere og fikk sine bjørner. Storkobben var fangstbar, så det var mange gode ryggbiffer å få servert, og amerikanerne spanderte snaps til middagene når de lå stille i isen. Det kunne også bli sponset driks. Engelskunnskapene var det dårlig med, så det gikk på enkel «balsfjordengelsk».



Oddmund Hansen på isbjørnsafari med «Fortuna» ved Edge Øya 1968. Foto fra Bjarne Harald Brobakk.

«Fortuna» hadde hver høst noen turer til Bergen med skinnlast, så Oddmund fikk se Riebers anlegg der. Siste turen de var i Bergen sa Charles: «Nå går vi opp på kontoret til sjefen, han Christian Rieber, hva de der pratet om vet ikke jeg, men Charles var blitt gammel og sliten og skulle forlate skuta, så det lå i kortene at Oddmund skulle overta. Han hadde opparbeidet seg god erfaring sammen med Charles, som ville



Maiblomsten (tv) og Fortuna til kai ved Rieber i Tromsø 1960. Foto Bjørn Berland, Ishavsmuseets arkiv.

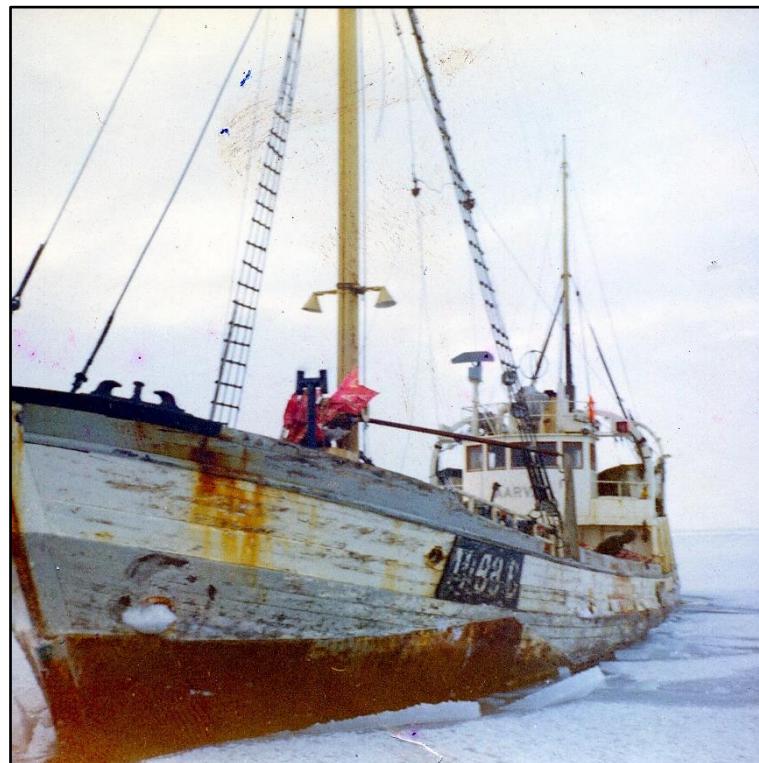
videreføre sine erfaringer. Sånn ble det ikke, de to forlot skuta samtidig og takket for laget. En lang og positiv fartstid sammen var over. Oddmund fortalte om Charles at han var en røslig kar som han hadde så mange gode turer sammen med, og at Charles var en behagelig kar å reise på havet sammen med. Oddmund var kanskje den som fikk flest turer sammen med Charles og absolutt den som var førsteskytter sammen med han over så lang tid.

Oddmund reiste sammen med mange andre balsfjordinger, som Sverre Løvli, Sørkjosen, Walter Nilsen, Hølen, Olaf Theodorsen, Svartnes og broren Erling Hansen.

I 1971 var ikke Oddmund på ishavet. Han trodde at det var slutt på ishavsturene for hans del, så han begynte som snekker hos entreprenør Kåre Edvardsen på Storsteinnes. Han var blant annet med på å bygge samfunnshuset på Moan, Storsteinnes. Så kom Odd Bjørklo og spurte

Oddmund om han ville komme ombord i «Aarvak» og bli med på vesteristuren, han skulle få 1 ½ lott. Han fikk permisjon fra jobben hos entreprenør Kåre Edvardsen alle sesongene han reiste på ishavet med «Aarvak».

Fra fangstsesongen 1972 til 1977 var han sammen med Odd på «Aarvak». Odd hadde avtale med Arvid Angelsen på «Askeladd» om å ha kontakt på en annen kanal og gi rapport og gjensidig hjelp etter å ha funnet fangst. Dette opplegget likte ikke Oddmund og han sa greit ifra at «Vi hjelper ingen dit vi finner vår fangst». «Aarvak» hadde gode turer alle de 5 årene Oddmund var ombord der.



«Aarvak» i isen ein gong på 1970-talet. Foto Odd Bjørklo, Ishavsmuseets arkiv.

I 1976 ble «Fortuna» fast og ble senere skrudd ned. Oddmund mintes hva Charles sa da de gikk fra borde: «Tro om de som kommer om bord etter oss tar like godt vare på skuta som vi har gjort?»

Tross den første turen med «Maiblomsten» i 1952 og den kritiske situasjonen da han havnet i havet, og den stormen som raste med orkanbyger over så mange døgn, fikk han mange

fine og minnerike ishavsturer til alle felt som har vært fangstet på etter krigen. Den stormen klarte de seg godt fra på grunn av godt sjømannskap, men Oddmund som var på sin første tur forsto vel ikke helt hvor alvorlig det egentlig var. Gjennom mange turer i Vesterisen opplevde han mange stormer, men den første stormen i 1952 var den verste han fikk oppleve. Det var nok hardere for de skutene som var lenger sør og vest i de verste uværsdøgnene.

Halfdan Jakobsen, som var en av de mest kjente vesterisskipperne i Nord- Norge etter krigen og hadde lang erfaring, kurset østover med en gang han ikke likte værmeldingene. Før satellittenes tid tegnet han hvert år også kart av iskanten, odder og bukter, som han sammenlignet fra år til år og tok sine erfaringer ut fra isens beskaffenhet. «Fortuna» var den siste selfangstskuta som har kommet inn med en narhval i lasta, så Oddmund fikk være med på å skyte narhval og så føre den inn til Tromsø. Narhvattanna var vel 1,5 meter lang. Den ble oppmontert i messa på «Fortuna», det var mangeårige chief ombord, Alf Flomstad, som ordnet med det. Senere ble tanna tatt i land og var da på Riebers kontor i Tromsdalen. Til slutt ble den flyttet til hovedkontoret i Bergen. En narhvattann er verdt sin vekt i gull.

Oddmund har reist på alle fangstfelt som har vært fangstet på etter krigen.

Etter sin karriere på ishavet, begynte Oddmund i 1977 å arbeide for vassdragsvesenet, senere også Statnett med oppdrag mellom Balsfjord og Beiarn. Han var først med på fundamentéringsarbeid, så montering og til slutt på linjestrekk. Det siste likte han best, da han fikk komme seg opp i høyden, som han var så vant med fra tynna på ishavsskutene. I vassdragsvesenet fikk han ikke permisjon for ishavsturer. Selfangsten gikk også mot dårligere tider, men Oddmund mintes alle de fine turene han hadde hatt.

Å kurse mot Hekkingen med fullasta skute i klart vårvær, å få se fjellene stige opp av havet helt inn til hans hjemlige fjelltrakter og helt inn



Oddmund med ein stor elgokse 1988. Foto frå Bjarne Harald Brobakke

til Høltinden, hans hjemlige fjell som han er født under og bodd ved hele sitt liv, ga han en god hjemkomstfølelse.

Oddmund er en som har høstet av naturens overskudd. Han var elgjeger fra 1950 og påfølgende 60 år.

Han er tross et langt og slitsomt arbeidsliv i god form og bor hjemme i Hølen sammen med kona si, Gerharda (Lillemor).

Plukkfangst:

Roald Amundsen flyver tversover Amerika.

Newyork: Roald Amundsen startet i går med et monoplan kun bestående av metall til Cleveland. Dette er det første stykke av hans flyverute tversover De forende stater til Seattle. Den 1. juni tiltrener han sin Nordpolsferd.

(Romsdals Budstikke 11. april 1922)

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



Minneord

Harald Landmark Marø, Halifax – NS, Canada.

Fødd 07.03.1917, død 03.09.2022, altså 105 år gammal.

Harald var fødd på Brandal, sidan flytta familien til Ålesund.

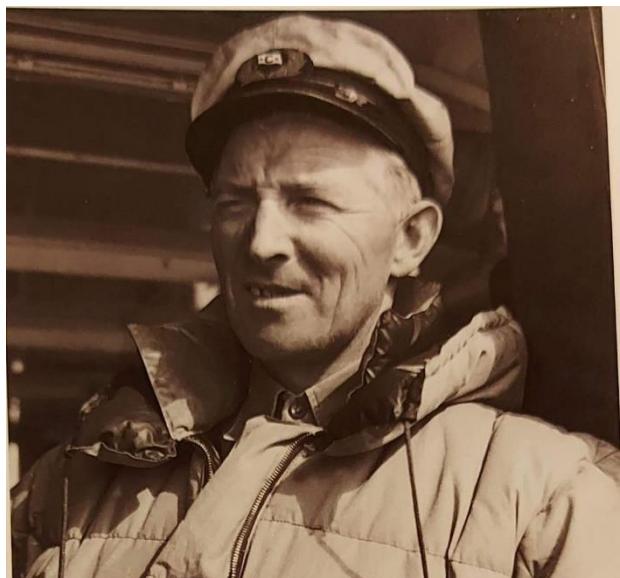
Som 15-åring bars det om bord «Polarbjørn» på selfangst, med far Kristoffer som skipper. Då krigen braut ut var Harald på selfangst på Newfoundland. Han gjekk inn i handelsflåten i Stillehavet. 20.januar 1942 vart MS «Eidsvold» torpedert ved Christmas Island, ingen drepne. Ein god månad etter vart DS «Prominent» senka av ein japansk destroyer sør for Java. 13 av mannskapet vart drepne i angrepet. Etter fem døgn i livbåten kom Harald saman med fleire av mannskapet til Java, som no var okkupert av Japan, slik vart Harald krigsfange. Han var på Java i to og eit halvt år, før han vart sendt til Changi Jail i Singapore, der Harald var siste krigsåret. «Ikkje ein einaste dag trudde eg at eg kom frå det i live» sa han. I Raude Kross sine lister sto Harald som fallen, så det var overraskning og stor glede då Harald kom attende til Noreg.

I 1946 gifta Harald seg med ålesundsjenta Randi Silseth.

I 1949 flytta dei to til Canada der Harald først var skipper på «Illinois», sidan på nybygget «Theron», sjølve flaggskipet til den canadiske selfangstflåten. Der var Harald i 25 år. Det var selfangst, ekspedisjonar, kartlegging, seismikk og spesialoppdrag for forsvaret.

I 1955 vart skuta leigd ut til den britiske Commonwealth Trans-Antarctic Expedition. Det var ein tøff tur, med fleire utfordringar og stor mediemarksem. Kaptein Harald og «Theron» utførte oppdraget til fulle, og vart hylla då skuta kom attende til London.

Randi og Harald slo seg ned i Halifax, dei fekk tre born, Harold, Reidun og Marilyn, samt



Harald Marø. Foto:Commonwealth

mange barne- og oldebarn. Hushjelpa Daisy vert og rekna som eit familiemedlem. Commonwealth ekspedisjonen heidra Harald med fjellnamnet «Maro Cliffs» i Antarktis. I samband med kartlegging i Arktis, kom øya «Maro Island» på kartet.

Med 105 åringen Harald sin bortgang er eit av dei siste norske tidsvitna frå japansk fangenskap og selfangsten før andre verdskrig borte..

«Sorry it took so long time», skal det stå på gravsteinen min, sa Harald til meg. Då var han 101 år!

Vi lyser fred over minnet til Harald Landmark Marø.

Brandal 09.09.2022
Johannes Alme



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

*- PE produksjon - skrog - seksjoner - alle type konstruksjoner - sport
/fritid - trykksaker*

Teknisk support - kjøp/salg - import/eksport - crewing

En skjebnesvanger polar-ekspedisjon.

Av John Giæver

Det er kanskje på tide at det blir gitt en liten beretning om og omkring den unnsætnings-ekspedisjonen som Administrasjonsrådet sendte til Nordøst-Grønland sommeren 1940 med forfatteren som leder.

Under krigen i allfall ble det jo skumlet en god del om denne ekspedisjonen. Det var det ingen grunn til, og det var nok helt utenforliggende forhold som bevirket dette.



Iallfall er det notorisk at Veslekari-ekspedisjonen var den første polarekspedisjon i historien som ble bragt av et krigsskip i krig. Både ekspedisjonen og krigsskipet var norske. Så merkelig kan forholdene arte seg. Noen beretning om denne ekspedisjonen er ikke blitt skrevet hittil.

Våren 1940 hadde vi i alt 12 mann liggende ved de norske stasjonene på Nordøst-Grønland. Her i Oslo visste vi jo at folkene ikke hadde proviant, kull og olje for en ny vinter, og vi var selvsagt ganske bekymret for karene. Dessuten var der to mann, en kvinne og et barn på den norske radiostasjonen Torgilsbu langt sør på Grønlands østkyst, men man regnet med at de ville ha lettere for å ta seg fram til folk.

Det var på tale å sette seg i forbindelse med Regjeringen i Tromsø over Sverige for å få unnsæting sendt av gårde, men så kom den 7. juni.

Den 11. juni fikk Svalbardkontoret et telegram fra fylkesmannen i Troms med anmodning om å besørge avløsning ved Grønlandsstasjonene som vanlig. Vi anså dette for en siste ordre fra



Veslekari, her ved ankomst Kap Herchel 1930.
Foto Peder Sulabakk

Regjeringen. Noen dager senere kom det brev fra den britiske konsulen i Tromsø, Carl S. Sæther med beskjed om at Regjeringen hadde arbeidet med spørsmålet om unnsæting til Grønland, og han stilte seg til disposisjon for fortsettelse av dette arbeidet. Folkene på Grønland hadde telegrafert og bedt om hjelp. Saken ble av Svalbardkontoret og Handelsdepartementet forelagt for Administrasjonsrådet, og det ble bestemt at man skulle sende to ekspedisjoner av sted. Jeg vet ikke hvordan man oppnådde tyskernes tillatelse, og jeg spurte ikke om det heller. På grunn av en episode i 1937 hadde jeg grunn til å tro at jeg sto på den tyske svartelisten, og jeg måtte se til å komme ut av landet. Mitt tilbud om å lede ekspedisjonen ble akseptert av de norske myndighetene.

Ekspedisjonen til Sørøst-Grønland skulle ledes av kommandørkaptein Rolf van Krogh. Jeg tror den dag i dag at tyskerne ga tillatelsen fordi de i den første tiden ønsket å vise seg velvillige, og her var det jo tale om å hjelpe norske polarfolk. Tyskerne forlangte først å få sende med en observatør. Da nektet jeg å reise. De forlangte å sende med et skip som skulle passe på at vi ikke stakk av. Det ble også avslått. De gikk, merkelig nok, med på at korresponderete pr. radio i åpent språk med Myggbukta og Torgilsbu, og at melding om ekspedisjonene ble sendt ut over kringkasterne i Oslo og København. Dermed fikk London beskjed, tenkte vi.

Til Torgilsbu-ekspedisjonen leide konsul Sæther M/K «Ringsel» av Tromsø, mens vi fikk D/S «Veslekari» av Ålesund til Nordøst-



Torgilsbu nybygd her i 1938. Foto Walter Molt

Grønland. Vi tok med oss proviant og en hel del post fra det danske utenriksdepartementet til danske fangstfolk og vitenskapsmenn på Nordøst-Grønland. Dessuten fulgte der med oss 3 medlemmer av den danske Knuthekspedisjonen. Etter som alt skulle være «som vanlig» måtte vi også ta en telegrafist til Myggbukta, idet vi dog regnet med denne stasjonen ville bli stoppet av våre allierte.

Hovedsaken for oss, og sikkert også for Administrasjonsrådet, var å få bragt unnsætning til fangstfolkene. At Regjeringen i London arbeidet med en liknende plan, fikk vi selvsagt ingen beskjed om. Den ekspedisjonen som ble sendt ut med M/S «Polarbjørn» var hemmelig, mens vi her i Oslo med hensikt gjorde våre planer så offisielle som mulig. Dette førte med seg at jeg måtte avslå anmodninger og bønner fra en hel masse mennesker som ville ut av landet. Slike sjanser kunne man dessverre ikke ta.

Alt i Ålesund begynte det å skje ting. Jeg fikk beskjed om at vi måtte ta med en norsk fotograf som skulle ta bilder for et tysk tidsskrift. Saken var klar, mente jeg. Denne mannen måtte betraktes som tysk observatør, men nå torde jeg ikke å sette saken på spissen mer. Jeg gikk med på å ta ham om bord, idet jeg mente at det faktisk måtte bli verst for ham selv. Og det ble det også. La det også være sagt at D/S «Veslekari» lå der så skitten og fæl som bare en selfanger kan bli når man legger godviljen til. Rederen Elling Aarseth gjorde oppmerksom på at skuta var

svinet til med vitende og vilje, for ellers ville tyskerne ha tatt den for lenge siden. Vi fikk ordre om å gå til Tromsø og derfra til Svalbard. I Norge kunne vi ikke få kull, hverken til bunkers eller til Grønland. Ordren kom fra Brenselsdirektoratet, men det het seg senere at vi hadde lurt oss den omveien om Svalbard for å unngå å bli tatt av engelskmennene.

To unge finnlandskekrigere kom til meg på hotellet og ba om å få være med ut. Engebretsen og Sundt-Jakobsen het de, og de ville ta seg fra Grønland til Canada for å melde seg i Lille-Norge. Flygere ville de bli. Jeg gjorde det klart for dem at det sikkert ble en farlig tur å ro langs Grønlands østkyst over til koloniene på vestsiden, men farligst kunne det bli å få dem smuglet ut av landet. Vi ble imidlertid enige om at det fikk stå sin prøve både med det ene og det annet, og vi skulle smugle dem med «Veslekari» opp til Tromsø. Der fikk de selv komme seg om bord i «Ringsel» som blindpassasjer.

Jeg antar at det alt i alt var en ganske verdifull last vi hadde om bord i «Veslekari» den gangen. Foruten sjøfolkene var det to aktive flygere, en førsteklasses flymekaniker og to karer som ble krigsflygere. Sundt-Jakobsen falt i kamp ved England. Kaptein Hjorth falt ned i Sverige. Noen av besetningen gikk ned til sjøs. Resten klarte seg.

Det holdt imidlertid på å gå galt alt ved avgangen fra Ålesund da den tyske inspeksjonen kom om bord. Jeg fikk satt de to finnlandskearene i sving med vasking av dørken fremme i kahytten, og Elling Aarseth spanderte whisky på tyskerne akterut. Slik greidde vi det.

I Tromsø ble det trouble. En av mannskapet smurte til en tysk offiser på gata og ble tatt av det tyske politiet. Skipper Brandal nektet å gå ut uten ham. Det var sønnen hans. Så var jeg nødt til å prøve å få gutten fri, men det gikk ikke. Glad var jeg at jeg slapp å bli holdt tilbake selv på gestapo-kontoret, for i lommen hadde jeg brev fra konsul Sæther til de engelske myndighetene som vi ventet på å treffe.

Den tyske havnekapteinen var jævlig. Han mente det var dårskap av admiraltetet å slippe



Ringsel

oss ut av Norge. Men han svor også på at tyskerne skulle vite å ta seg av familiene til samtlige om vi foretok oss noe til skade for den tyske krigsmakten.

De to finlandskarene våre forsvant for meg i Tromsø. Jeg ante nok at de hadde stukket seg om bord i «Ringsel», og vi stakk da til havs så snart det var mulig. Neste gang jeg hørte fra dem var jeg i Washington, og de skrev fra Halifax på vei til England som ferdige flygere. Det skal ellers sies til beste for den norske fotograf-observatøren at han anga dem ikke. Det var forresten en rimelig fyr, og jeg begriper ikke hvordan han var kommet i tysk tjeneste. Ufarlig var han i allfall.

Den 1. august stakk vi til havs. Kull fikk vi på Svalbard. At vi ikke møtte engelskmennene på veien dit opp, forbauset meg, for konsul Sæther hadde forutsagt at de lå utenfor og ventet på oss. Han var også klar over at vi måtte bli tatt, om ikke familiene skulle komme til å lide for vår skyld. Det kunne således ikke være tale om å gå

til England eller Island med den trusselen hengende over dem hjemme.

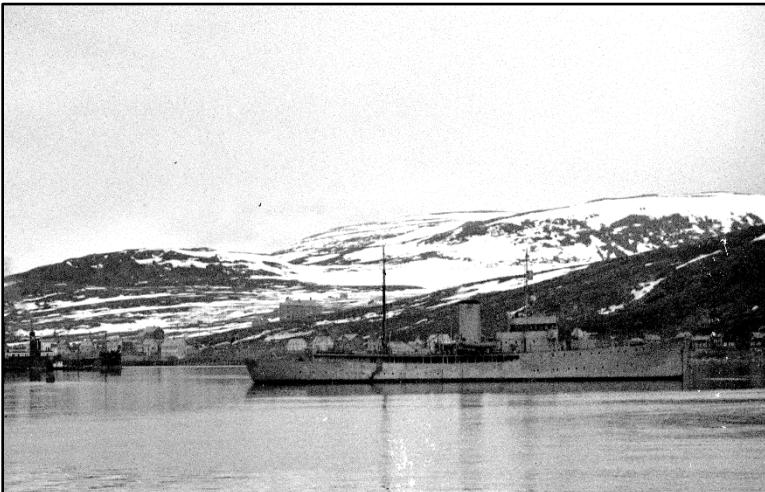
Vel klar av Svalbard anropte vi Jan Mayen og Grønland i radio og fikk snart forbindelse. Samtalene gikk både på nøkkel og telefon, og vi oppga posisjon hver dag og reiseruten som den var planlagt. Når det derfor etter krigen ble skrevet en hel del artikler og en bok «at man på Grønland oppfattet noen mistenkelige signaler fra en skute i sjøen», så er detfordømt sprøyt og tillaget drama. Særdeles unødig også, forekommer det meg.

Vi gikk inn i isen som vanlig på 74 grader og kom inn i Claveringfjorden. Alle de nordlige stasjonene ble anløpt og fikk sin proviant og utstyr. Vi ble nærmest hilst med ovasjoner som reddende engler. Men det var nå så, - karene hadde jo selv hylt verre for at vi skulle komme med mat til dem. Som rimelig kunne være. De visste at vi kom, derfor hadde de heller ikke prøvd å ta seg ned til Island eller Scoresbysund med motorbåtene sine. Muligens kunne de ha klart det.

Lengst sør i Kong Oscarsfjorden lå Søren Richter med to mann. De skulle også besøkes. Fra Moskusoksefjorden stimet vi sørover «indre led», og vi var inne i Reinbukta og tok oss et par moskus til skipsproviant.

Nå hadde vi som nevnt ventet å treffe engelskmennene i åpen sjø for lenge siden. Selv om man kanskje ikke hadde tenkt at vi skulle gå via Svalbard. Måtte enhver vite at vi måtte ta oss inn gjennom isen på 74 grader nord. Men helt sikkert er det i allfall at ingen av oss hadde ventet å treffe skip inne i fjordene her vest. Vi hadde slett ikke husket på vår egen «Fridtjof Nansen» som jo kunne gå i is like godt som oss.

Og der kom den da mot oss midt på Kong Oscarsfjorden akkurat som vi svingte ut av Antarciticsundet på sør. Jeg satt i messa og drakk kaffe, da kaptein Brandal meldte at det kom et «nokke som ligna krigsskip» mot oss fra Elløya. Så spratt jeg opp på brua med kikkerten, og de var så menn gamle «Nansen» all right.



"Fridtjof Nansen" her i Hammerfest 1939. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Den kom nedpå oss med kanonene i skytestilling. Men da vi slo stopp, ble skyterne svinget inn, og mannskapene fór i firsprang akterover dekket. Vi så visst ikke svært farlige ut. «Nansen» svinget opp, og i høyttaleren ble Brandal og jeg beordret ombord.

Kommandørkaptein Ullring møtte oss ved leideren, og vi ble med ham opp i sjefskahytten. Han hadde Regjeringens ordre om å ta oss ned til Island, sa han. Og det fant vi for så vidt nokså rimelig.

Men det forundret oss riktignok å høre at man hadde ventet på at vi skulle komme med hakekorsflagg i masten, og at vi skulle ha tyske soldater ombord. Jeg tror nok jeg tør si at alle om bord i «Veslekari» ble nokså forferdet da dette ble kjent. Videre het det seg at man kjente til oss og ekspedisjonen fra norske spioner i Ålesund. Jeg spurte om man overhodet ikke lyttet til Oslo og Københavns kringkastere og til åpen radio-korrespondanse mellom Tromsø og Grønland, - for da hadde det ikke vært nødvendig med så farlige saker som spionasje på grunn av oss. Men – drama skulle det være.

Så tok man riflene fra oss og satte prisemannskap ombord. Jeg var mildest talt rasende, og det var jeg ikke alene om. Det er nok mulig at jeg derfor både sa og gjorde uoverlagte ting. Men Ullring innså nokså snart at han ikke hadde med forrædere å gjøre. Han var velsignet beroligende, og alle ombord og alle ombord hos

ham var vennlige og kameratslige. Skuffet var de nok over at der ikke ble høve til litt slagsmål med tyskerne som de trodde vi hadde med.

Om bord hos oss var det flere familiefolk. Det viste seg nå at de ikke hadde ventet å bli oppbragt og tatt til Island. Jeg hadde jo ikke kunnet snakke med dem om denne muligheten før. Nå var de meget bekymret for familiene sine, som rimelig kunne være. Og det var vondt å høre på dem. Maskinisten hadde tolv unger hjemme. Ham var det vanskelig å trøste. – Eg er nordmann god nok, sa han, men eg har et hjarte her. Hva skulle en si?



Ekspedisjonsleder John Giæver ombord i Veslekari her i 1930. Foto frå John Giæver, Ishavsmuseets arkiv.

Ombord i «Nansen» fikk vi høre at U.S.A. hadde overlatt beskyttelsen av Grønland, og at kysten her var å betrakte som amerikansk nøytralt farvann – ennå. I realiteten hadde vel da «Nansen» brutt den amerikanske nøytraliteten ved å gå inn til kysten. Det het seg at et amerikansk patruljeskip var underveis nordover, men det kom ikke. Jeg går ut fra at et møte med «Nansen» ikke var ønsket i Washington, og



Fangstmann Magne Råum, her ved Strinberg 1935. Foto Walter Molt, Ishavsmuseets arkiv.

derfor gjorde man som Nelson, snudde det blinde øyet til.

Nede i sørrenden av Kong Oscarfjorden lå Søren Richter med et par mann. Han skulle også ha utstyr og forsyninger. Sammen gikk de to skipene nedover dit. I mørket kom en båt ut fra stasjonen i Hamna. Richter satt i forskotten, og i kikkerten kunne en formelig se på ham at han ikke begrep noen ting. «Veslekari» kjente han jo fra mange år før, men der lå det altså et krigsskip også. Jeg praiet båten.

- Åh, stønnet Richter lettet, det er bare han Giæver.

I Hamna ble det stort oppbrudd, for de karene ville med til Island og slåss. En får tilstå at det ble litt av en polarfest også, for Råum hadde laget trøndersk heimkok. En dansk telegrafist deklamerte «Terje Viigen». Særlig henvendt til meg, tror jeg. Jeg heftet meg ved at han ble helt patetisk da han kom til; han satt i prisonen i mange år - - så danskene hadde nok sine forutanelser.

«Nansen» fløyte. Vi måtte se til å bli ferdig. Den fløyte mange ganger. Men det er vel bare en gang i en mans liv at han har anledning til å ha et krigsskip ventende på seg. Så vi lot dem fløyte. Til slutt kom Ullring sjøl i land og hentet oss. Han var ikke sint heller.

Så gikk vi nordover igjen. I Myggbukta lå Marø med «Polarbjørn». Det var Regjeringens unnsætningsekspedisjon, utsendt fra Halifax.



Kristoffer Marø på akterdekk til Polarbjørn 1939. Foto Birger Rasmussen, Ishavsmuseets arkiv.

Som før nevnt hadde vi ikke hatt noen anelse om den ekspedisjonen før vi fikk se skuta på bayen. Ombord der var det bare kjentfolk, og det var stor stemning for at jeg skulle bli med dem til Canada med det samme. Men det fikk jeg ikke lov til, naturligvis. Først skulle jeg til London å stå til rette.

I Myggbukta var det ellers en flokk britiske marinegaster, bevæpnet til gebissene. De hadde inntatt stasjonen. Ikke så svære greiene, for den eneste mannen på stasjonen sto med hendene i bukselomma og tok imot dem da de rykket inn. Men det var joviale karer. Myggbukta radio ble demontert, men de danske stasjonene fikk fortsette.

De danske og norske fangstfolkene fikk valget mellom å fortsette på Grønland eller å bli med ned til Island. De fleste valgte å bli hvor de var. Senere fikk nok noen av dem grunn til å angre på dette, men det er jo en annen historie.



Myggbukta radiostasjon 1933. Foto Walter Molt, Ishavsmuseets arkiv.

Etter et par anløp ble kursen satt for Island. Som den formentlig farligste av ekspedisjonen ble jeg beordret ombord i «Nansen», der jeg imidlertid ble behandlet som en æret gjest. Og sant å si fant jeg ikke noe påfallende i det, for jeg mente faktisk (som jeg mener den dag i dag), at jeg frivillig hadde utført et oppdrag som var gitt meg av Regjeringen Nygaardsvold gjennom den siste embetsmann man hadde hatt forbindelse med før den endelige kapitulasjonen.

Vi visste ikke hva vi gikk til. Vi trodde alle at alle misforståelser ville bli oppklart bare vi kom i forbindelse med våre egne myndigheter. Men på Island ble vi holdt om bord under fengslig forvaring. Med engelsk prisemannskap om bord ble «Veslekari» tatt til Orknøyene.

Om disse gamle saga-øyene kan jeg ikke fortelle annet enn at de har et utmerket fengsel der med en stor og godslig direktør. Mye bedre både fengsel og direktør enn Pentonville Prison i London. Men om våre videre viderverdigheter har jeg jo fortalt før.

Dette er da beretningen om en arktisk unnsetningsekspedisjon som ble oppbragt i krig, skikkelig for første gang i verdenshistorien – men ikke siste gang. Behandlingen etterpå av de oppbragte ekspedisjonsmedlemmer er jo en sak for seg. Nå kan man dog forstå at det var

nødvendig å være forsiktig, og i krig kan man selv sagt ikke tillate seg å ta hensyn til individenes følelser. Det skulle jo også bare mangle. Så den saken får for så vidt anses som klar og oppgjort.

Bare gjenstår det å si at de norske marinefolk og marinemyndigheter hjalp oss fra første til siste stund og på alle måter. Det glemmer vi hvert fall aldri.

Plukkfangst:

Ishavsskuten "Vestad" er iflg. Romsdals Budstikke av Molde Sparebank solgt til Anders Lillebø og Mikal Marø i Brandal for kr. 60.000,-

(Romsdalsposten 1922)

Gode utsikter for sælfangsten:

Lørdag kom selfangeren "Islys" inn til Brandal med 4700 dyr. Fangsten var tatt ca. 10 mil nord av Jan Mayen. Da "Islys" forlot feltet, hadde "Aarvak" ca 5000, og endel andre selfangere fra 1200 til et par tusen dyr. Været har vært gunstig, likeså isforholdene. På disse kanter har det ikke hendt at ishavsskutene er kommet så tidlig hjem som i år. Fra Ålesund og Søndmør deltar ca. 20 selfangere, hvorav halvparten i Vestisen og halvparten i Østisen. – Brandalsskipet "Islys" gjør sig ferdig tile n ny tur etter at de har losset.

(Romsdals Budstikke 11. april 1922)

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!

Fangstlaget som forsvann

Av Roger Korsnes

Den 26 juni i år var det gudsteneste på Ishavsmuseet Aarvak i Brandal. Det var mykje folk til stades

Etter gudstenesta var det mogleg å få kjøpe seg middag, og fleire nytta seg av den moglegheita.

Det var ikkje så unaturleg at det blei snakka om Ishavet, og mykje som har skjedd der på både godt og vondt.

Eg skal ikkje rippe opp i det som hendte i Vesterisen for vel 70 år sidan. Men mens vi var der var det ein som spurte meg om eg kunne hugse nokre spesielle episodar frå den tida eg var i isen (Newfoundland)

Det eg vil prøve å skrive litt om skjedde på ein tur med M/S «Melshorn» på Newfoundland ein gong i 1960-åra.

Vi var på selfangst og det var funne eit nytt selkast. (Eit selkast er der selmora føder ungen sin). Det var alltid konkurranse mellom skutene for å korne til dei beste plassane. Slik var det også denne gongen.

Selkasta vart lokalisert, men vêrgudane var ikkje på vår side. Det var snøkave og mykje vind, men etter vêrmeldingane skulle vinden spakne ut på dagen.

Før vi kunne gå på isen om morgonen for å fange fekk vi ein grundig orientering frå leiarane, Reidar og Nils. Dei hadde lagt ein plan som vi måtte følge. Skuta skulle gå i ei feitt linje og sette av fangstfolka puljevis, tre i kvar pulje. Alle skulle ha augekontakt med kvarandre; men



Melshorn på Newfoundland 1970. Foto Peder Sørheim, Ishavsmuseets arkiv.

Når ein har levd eit langt liv har vel dei fleste opplevd eit eller anna som kunne enda dramatisk. Det kan skje uventa ting både på sjø og land, både på båt og i bil. Heldigvis veit ein ikkje slike ting på førehand.

det var ikkje så godt å sjå kvarandre i snøkaven.

Så skulle alle fange onna vinden, lage dungar og sette flagg på dungane for å sikre området.

Planen var lagt, så det var berre å korne i gang. Ingen av mannskapet hadde innvendingar mot å gå på isen i dei forholda som var.



Melshorn på Newfoundland 1970. Foto Peder Sørheim, Ishavsmuseets arkiv.

Eg veit ikkje kor mange skuter som var i lag med oss, men trur det berre var ei skute til som var like «galen» Dei andre låg i ro og venta på betre vær.

Vi som var på isen såg ikkje så mange metrane framføre oss.

Vi hadde elles fått beskjed om at dersom skuta fløyta eller vifta med lyskastarane skulle vi samla oss og gå mot der vi meinte lyden og lyset kom frå.

Etter nokre timer på isen byrja skuta å gi signal om at vi måtte samlast og korne oss om bord i skuta att. Det gjorde vi, men etter at vi var samla på dekk såg vi at det mangla 3 mann.

Timane gjekk og etter kvart vart det heilt mørkt.

Snøkaven hadde heller ikkje letta. Vi om bord byrja å bli bekymra, for snøen som fauk dekte alle hola som var mellom isflaka. Ein såg ikkje kor det var trygt å gå.

Alle skutene i området blei kontakta om situasjonen, at vi mangla tre mann på isen.

M/S «Lanse 2» var også i fangst. Dei hadde berre att ein dunge som dei skulle ta om bord. Plutseleg såg dei tre mann som stod og vinka.

Dei hadde gått gjennom isen fleire gonger, kvar sin gong, og hadde ikkje ein tørr tråd på seg. «Lanse 2» tok dei om bord, dei fekk på seg tørre kle, og elles veldig god behandling. Så sende dei ein gladmelding til «Melshorn» Dei hadde vore på venstre flanke og hadde gått i feil retning. Dei hadde heller ikkje sett eller hørt signala.

«Melshorn gjekk dei i møte og vi fekk dei om bord att.

Kor lenge dei hadde helt ut når dei var so nedkjølte er det ingen som veit.

Det vart sjølv sagt prata om situasjonen nokre dagar etterpå, om det var so lurt å gå på isen under slike forhold, men etter kvart blei det gløymt. Dei tre uheldige (heldige) var Jan Skrede, Jan Ivar Berstad og Arvid Dybvik. Det var den historia eg kom på då eg fekk spørsmålet på Ishavsmuseet.

Etter at eg hadde skrevet om hendinga som skjedde på «Melshorn» i 60 åra hadde eg kontakt med Inge Berstad, bror til Jan Ivar Berstad. Jan Ivar hugsa veldig godt denne fangstdagen i 1966. Han var saman med Jan Skrede og Arvid Dybvik frå Stokksund. Dei var opptatt med flåing og merka ikkje at snøkaven var so kraftig at dei ikkje såg att «Melshorn». Det er heller ikkje so godt å orientere seg under slike forhold.

Dei venta lenge på å verta henta, men ingen båt kom. «Melshorn» hadde jo sendt melding over radio til andre skuter i nærleiken. Vinden auka; dei var våte og det føltes ut som det var 40 kuldegrader. Gleda var derfor stor då «Lanse 2» kom og plukka dei opp så dei kom i tryggleik. Denne fangstdagen gjorde eit sterkt inntrykk på dei 3.

Jan Ivar og Arvid heldt kontakt med kvarandre fram til Arvid døydde i 2003.

Minnemarkering på Averøy

Av Guri Olenka Utheim

Den 26.10 var det Averøy sin tur til å få besøk av Johannes Alme med foredraget, «Påskeorkanen i Vesterisen i 1952». Arrangementet var et samarbeid mellom «Hestskjærrets venner», som navnet sier er en venneforening for Hestskjæret fyr, og ungdomslaget Utheim som var laget de fleste ungdommene var medlemmer av i 1952 på Kårvåg.

Det ble diskusjon om hvor stort lokale det ville være behov for ved et slik arrangement. Etter hvert kom flere engasjerte bygdefolk på banen som mente at det fort kunne bli trangt om plassen, spesielt med tanke på at tre av de 79 omkomne kom fra Averøy og Eide. Avgjørelsen ble tatt og arrangementet ble lagt til Kårvåghallen som er og var samfunnshuset til hjemplassen til de omkomne Nordmøringerne Ole, Edvin og delvis Hjalmar, hvis mor og far kom fra Averøya.

Det viste seg at dette var et godt valg med tanke på størrelsen. Hele 185 stk. kom sammen for å høre en historie som berørte. Folk i alle aldre møtte opp. Familiene og slekten til de som kom bort satte seg sammen for å høre på den sterke historien, formidlet av Johannes på en god måte. Ungdomslaget Utheim stod for minnemarkeringen som ble gripende og verdig.

I ærbødighet reiste de 185 frammøtte seg da det ble tent lys for alle de 79 menn som kom bort. Ole Follands barnebarn Sigrid Anne Folland Hagen leste diktet som står på minnestenen på Folland. Som lyder følgende;

«Langt mot nord går våre tanker
Enda lengre våre bønner
Når vi ser, men intet skjønner
Er det tid å kaste anker
Er det store dyp av fred
Hvor vår tro kan kjenne hvile
Aldri skal den sjel fortvile
Som har Gud å gledes ved»



Sigrid Anne Folland Hagen leste dikt.

De tre lokale fikk hvert sitt lys, hvor Tone Folland Bolli tent lyset for sin gammelonkel og ungkar Edvin Folland 31 år, Ann Helen Bjellvåg Strømsholm for sin bror og førstereis gutt Hjalmar Bjellvåg 19 år og til slutt Oddveig Folland Sæther for sin far Ole Folland nær 40 år som var en erfaren fangstmann. Forøvrig ble Oddveig født i august 1952, altså fire måneder etter sin fars død. Til slutt ble kystvakta sin film vist av Johannes, hvor KNM Harstad holder 70 års minnesmarkering ved Jan Mayen, som også var svært verdig og sterkt.

Oppsummeringen av kvelden, er at foredraget ga oss en god del mere informasjon om omstendighetene rundt forliset og hvorfor tragedien ble et faktum. Ungdomslaget Utheim er takknemlig for at vi fikk markere tragedien på en verdig måte, takk Johannes.

I etterklangen av denne kvelden hvor ruren i såret ble pirket i, har bygdefolk som husker, kommet uoppfordret med små historier som skildrer menneskene som kom bort og tiden rundt tragedien. Reisen til disse karene startet allerede et par dager før avreisen fra Ålesund. Fra dampskipaia i Kårvågen var det han Anders Kalvøy med motorbåten som fraktet bla sønnen Halvdan Kalvøy og Ole Folland til Vevang for så å ta bussen til Ålesund. Halvdan Kalvøy mønstret på «Polarsel» og var derfor med i leteaksjonen i etterkant.



Full thus under minnemarkeringa.



I ærbødighet reiste de 185 frammøtte seg da det ble tent lys for alle de 79 menn som kom bort.

Førstereisgutten Hjalmar Bjellvåg beskrives av søsknene som en snill og hjelpsom gutt. Han reiste til Ålesund sammen med søskenbarnet sitt Erling Bjellvåg, som var han som egentlig hadde plassen på «Buskø». Erling måtte av en eller annen grunn stå over denne turen, men skulle hente noen personlige eiendeler som lå igjen i lugaren. På dekket på «Buskø» tok Erling det siste bildet av en forventningsfull Hjalmar. Først hadde Erling tilbydt et annet søskenbarn Martin Folland plassen sin, men han fikk ikke flere utsettelses fra militærtjenesten og dermed fikk Hjalmar tilbuddet og sjansen på å komme seg på selfangst.

Ole Folland var krigsseiler og en erfaren selfanger. Han hadde vært på ishavet både før og etter krigen. Han hadde vært lite hjemme, men nå hadde han bestemt seg. Dette skulle være hans siste tur. Han hadde vært med på fjorårets gode sesong og hadde fått satt seg opp hus, såpass at familien kunne flytte inn. Han hadde kone og tre barn, det fjerde på vei. Som tidligere nevnt er dette Oddveig, som nå er blitt 70 år. Skipperen ville ha Ole med seg på «Buskø» da de var gamle bekjente fra tiden de seilte ute under krigen. «Ja, fikk ikke Ole hyre om bord, så kunne de se langt etter skipperen», er det som er blitt sitert i den saken.

Den gang 5 år gamle Magnhild har et eneste minne om naboen Edvin og det var fasinasjonen av skipssekken og skoene hans, som var hvite med brune tupper og hækapper med småhull, noe aldeles eksotisk.

Asbjørn på 13 år husker at dagen før karene reiste, var Edvin inne og handlet på samvirkelaget. En gjeng unge gutter stod utenfor samvirkelaget og beundret Edvins nye sykkel. Sykkelen hadde Edvin kjøpt etter fjorårets gode lott. Edvin huskes som en stram, stødig og pålitelig kar med erfaring fra ishavet. Asbjørn husker også tiden i forkant av tragedien, hvor lykkelig han og alle var i forbindelse med de gode prestasjonene Norge gjorde under OL i Oslo i 1952, rene lykkerusen.

Så skjedde dette like i etterkant, stemningen la seg som et tungt og trykkende teppe over hele bygda. Kontrasten kunne ikke ha vært større. All usikkerheten og spekulasjonene på hva som hadde skjedd var tyngende. Folk snakket med lav stemme og det var dette som var gjennomgangs temaet i alle sammenkomster mellom folket, spesielt i leteperioden. Det er blitt meg fortalt at Nordmøringene var kjent for å være dyktige karer og var derfor ettertraktet om bord i ishavsskutene.

I forkant av denne kvelden var 50 averøyinger på busstur til Ishavsmuseet Aarvak hvor vi fikk omvisning og innføring i fangsthistorie. Flere av de som var med på turen hadde forfedre som hadde vært på selfangst i 1952 og forulykket.

Et av høydepunktene på turen ble derfor møtet med Petter Liavåg, hvis far var skipper på «Buskø» under påskeorkanen. Det var nok ikke det at han var sønnen til skipperen som gjorde det største inntrykket. Det var heller hvordan han bydde på seg selv og måten han møtte



Etterkommerne av Ole og Edvin Folland som kom bort møtte Petter og Johannes på Brandal i forkant av arrangementet. Fra v. Harald og Vebjørn Folland barnebarn og oldebarn av Ole Folland, Petter Liavåg, Johannes Alme, Eivind Folland som er nevøen til Edvin Folland og kona Ragnhild, Magnhild Folland er svigerdatter av Ole Folland.

etterkommerne på. Så interessert og nærværende. Petter fortalte at han alltid hadde hatt et drag mot Kårvåg og folket der, som han sa. Moren hadde snakket med bekymring om de på Nordmøre som også hadde mistet sine, men som de ikke hadde forbindelse med. Med han fikk vi fylt enda flere små hull i historien.

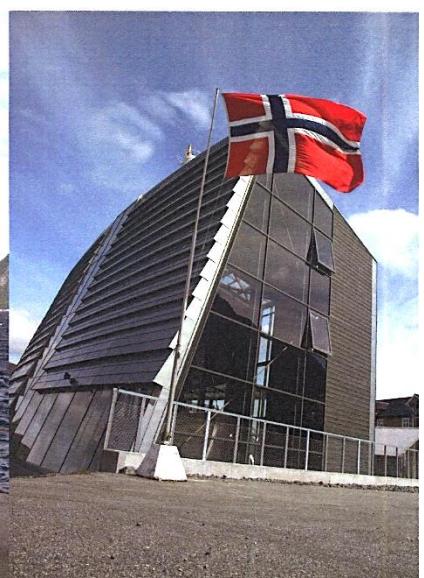
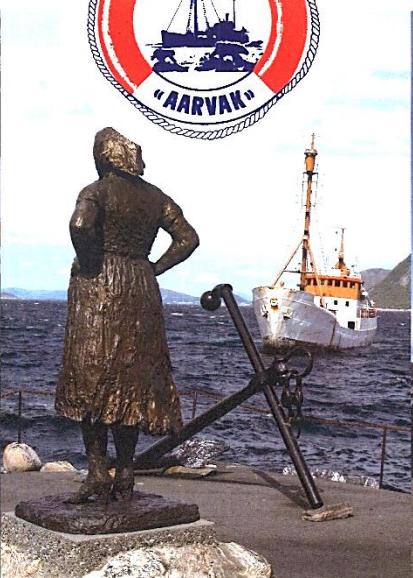
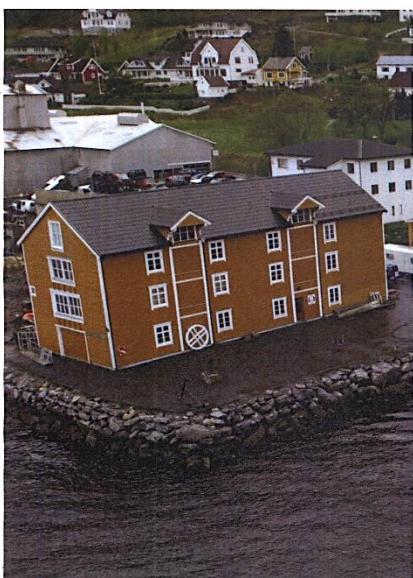
Til slutt vil jeg gi en stor takk til Johannes Alme, Ishavsmuseet Aarvak og Petter Liavåg som har gitt oss historien så komplett som mulig, både mellom menneskelig og faktabaserte.

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

ISHAVSMUSEET AARVAK
6062 Brandal



Mob. 951 17 644
post@ishavsmuseet.no



På forsøksfangst etter Crabeater-sel i Weddelhavet med m/s "Polarhav" i 1964

Av Sigmund Bøe

Vi hadde gjort vår årlege fangsttur til Newfoundlandsfeltet med svært godt resultat. Vi hadde med helikopter på denne turen, og det var til god hjelp under fangstinga. Reiarane våre, Rieber og Karlsen, hadde ei tid arbeidd med planer om ein prøvetur til Antarktis for å undersøke om det var mogeleg å drive selfangst der på lønsam basis. No tok dei dette opp att for alvor, men dei møtte lite samarbeidsvilje frå dei ymse autoritetar.

Der var vel litt storpolitikk inne i bildet, då Norge hadde vore med og sett opp traktatar og avtalar vedrørande utnytting av naturressursar i Antarktis, og stort sett var det forbod mot all næringsverksemd i sjølve Antarktis.

Det som vi var ute etter, var å finne ut om der var drivverdige samlingar av Crabeater-sel, særleg var det kastestader og ungane vi var interessert i.

Denne selarten heldt seg ute i drivisen, ofta i oppbroten is ut mot kanten av isbeltet i motsetnad til andre selartar, som alle heldt seg nær eller på land. Vi fekk løyve til å fange Crabeaters ute i drivisen, men noko slags tilskot til prøvedrift, som det vart søkt om, fekk vi ikkje, det vart blankt avslag.

Heller ikkje kunne vi kome inn under minstelottordninga, so alt vart heilt og fullt reiarlaget sitt ansvar og risiko. –

På denne tid hadde Norge slutta å drive kvalfangst i Antarktis, det var berre Japan som framleis dreiv på med fangst, både frå kokeri og frå landstasjon på Syd-Georgia. Vi visste ikkje so mykje om dette, og vi rekna med at på denne tid av året ville vi vere åleine båt innafor eit område på tusenvis av mil. Derfor førebudde vi oss so godt vi kunne på alle tenkelege vis med tanke på kva som evt. kunne møte oss på turen.

Eg for min del studerte og las gjennom alt som var tilgjengeleg av opplysningar om ver- og



Skipper og artikkelforfattar Sigmund Bøe.

isforhold og om dyreliv i sjøen og på isen og på land. Det var ikkje so mange stader ein kunne finne slike opplysningar når alt kom til alt. Mest fann eg i British Admiralty "Antarctic Pilot" og dessutan hadde eg eit hydrografisk atlas frå U.S Hydrographic Office som eg hadde fått av ein amerikansk offiser som hadde vore med som observatør på ein tidlegare tur.

Det gav nok det nyaste og beste som fanst av opplysning om is, ver, havstraumar og andre forhold til dei forskjellige årstider.

Vi hadde før vore tre turar til Antarktis og brote oss gjennom pakkisen inn til land, men det var om sommaren i desember-januar. No var det vinter eller tidleg vår der i syd, so vi rekna med barskare ver- og isforhold og lavare temperaturar.

Eg hadde bedt om å få ny radar til turen, og det var for so vidt innvilga, men so vart det bestemt at den gamle RCA-radaren skulle få ei grundig fabrikkoverhaling i staden, og det vart gjort. Ein teknikar vart til slutt med på turen frå Ålesund til Bergen for å finjustere den og den verka svært



Polarhav her på Newfoundland 1964, Foto fra Sigmund Bøe

fint, men det var likevel ein tre-cm billeg type som vi var lite nøgde med når det var dårleg ver i isfarvatn.

I Bergen tok vi ombord helikopter med flygar og mekanikar, og dessutan marinbiolog Torgeir Ørritsland, som skulle vere med og granske dyrelivet i isen.

Det var ordna slik at vi skulle få komplettere med bunkers og proviant i Montevideo, og ei siste etterfylling av bunkers i Port Stanley på Falklandsøyane. Der skulle vi og montere opp helikopteret på plattforma og prøvekøyre det.

Vi gjekk frå Bergen 18. juli og kom til Montevideo 12. august. Alt etter kort tid i sjøen fekk vi trøbbel med radaren. I Montevideo fekk vi tak i ein fagmann, ein tysker som hadde jobba på RCA-fabrikken i USA, men han klarte ikkje å finne feilen, so vi måtte gå utan å få den i orden. Den var ikkje heilt ubrukbar, men verka ikkje på korte avstandar.

Vi fekk ny forsyning med bunkers og proviant. Stuerten vår fekk hjerteinfarkt i sjøen og vart no innlagt på sykehus, og seinare heimsend.

Kokken tok over som stuert. Ein motormann rømde frå båten og kom ikkje ombord att. Han vart og heimsend seinare.

Vi gjekk til sjøs att 16. august. Til Port Stanley kom vi 20. august, og gjekk derifrå den 22de. Medan vi låg der, monterte vi opp helikopteret og fekk det plassert bak på plattforma, og det vart gjort fleire prøveturar. Alt verka fint. Vi fekk toppa bunkerstankane før vi gjekk ut. Avtalte med Falkland Radio om utveksling av vermeldingar.

25. august kom vi i is. Veret var fint og temperaturen litt under null. Posisjon S.5920 V.5311.

Frå no av låg vi på leiting kvar enda dag frå morgen til kveld so sant veret var til det. Det galdt fyrst og fremst å finne sel, men like viktig var det å finne is som vi kunne tenke oss at selen ville ta god nok til kasteplass for ungane.

Vi kunne berre samanlikne med isforhold slik det var på Newfoundlandsfeltet og selen sine vanar der, men Crabeateren sine vanar visste vi ingenting om. Vi visste at der hadde vore drive selfangst i stor stil i Antarktis på 1800-talet, men det var fyrst og fremst pelsselen dei då var ute etter, og den vart so hardt beskatta at den praktisk talt var utrydda. No var stamma likevel



Kaffikos på Polarhav, Bjørnulf Liavåg og Jarle Sandvik. Foto frå Sigmund Bøe.

i vekst att etter å ha vore totalfreda i lange tider. Der hadde vore fanga sjøelefant og, men den var vel litt mindre ettertrakta, då berre spekket hadde verdi. For både disse artene foregjekk fangsten på strandene på øyane.

Om fangst av Crabeaters i pakkisen fann vi ingen meldingar eller opplysningars. Kanskje kunne det tyde på at den ikkje hadde for vane å samle seg i store flokkar? Dette kunne for so vidt stemme med det vi før hadde sett på våre turar gjennom pakkisen. Der kunne vere ein heil del sel spreidd utover isen, men aldri nokon samling.

Når vi no tok til med leiting, fann vi fort ut at der var ikkje so lite sel tilstades i isen. På godeversdagar kunne der legge seg opp nokså mange, men aldri i samla flokk. Av hoselar som vi skaut som hadde unge i seg såg vi at det enno var for tidleg for kasting. Vi hadde fått opplyst at kastetida ville vere ca. i månadskiftet august/september, men vi kunne nokså fort slå fast at dette var omlag ein månad for tidleg.

Vi arbeidde oss først innover i sydleg retning, tenkte vi skulle undersøkje i fastare og solidare is. Vi pressa oss ca. 60 mil inn gjennom baksen, og etter kvart gjekk det over til svær, fleirårig Weddelhavsis, som vi fann det rettast berre å kome oss ut av, det var og merkbart at det vart meir og meir livlaust til lenger inn vi kom, til slutt såg vi ikkje att eit einaste dyr.

Vi måtte heile tida ha i tankane at vi ikkje skulle ta unødige sjansar, då vi var heilt åleine i eit

område på fleire tusen mil. Etter det eg hadde lese og funne ut om Weddelhavet, so er det eit hav ein bør ha all muleg respekt for. Det er eit område med svær is, ustabile straumsetningar og dertil mykje därleg ver. Ein kan verte liggande i ei bakevje der isen knapt rører seg i vikevis, men like gjerne kan ein kome inn i eit straumområde som set den svære isen i fart, so den knuser alt som kjem i vegen.

Vi snudde nordover mot iskanten, og so snart vi tok til å merke svak dønning, so var der og sel att. Etter nokre streiftokt i aust og vest, fann vi at eit område nord-ost av South Orkneys såg mest lovande ut, og vi heldt oss då for det meste der omkring, men tok ellers avstikkarar både i aust og vest for å fylgje med om der vart endringar.

I midten av september gjorde vi ei nokså lang runde vestover, tenkte vi skulle sjå korleis isforholda var når vi kom forbi Elephant Island opp for nordenden av Palmers Peninsula. Det syntet seg at her var for det meste stor, stygg is og at den stadige vestavinden heldt den tettpakka med strak kant. Der var heller ikkje sel å sjå, til lenger vest vi kom til meir livlaust vart der, so vi snudde tilbake til området vi hadde kryssa i før.

Den fyrste tida var det vinterver, frå 5-6 til 12-14 kuldegrader og vekslande vindforhold, men vindretninga heldt seg nokso stødig omkring vestnordvest jamnt over med kulings styrke. Etter kvart vart det mildare ver med temperaturar litt under og litt over null. Det var mykje nedbør, regn, sludd og snø, jamnt over därleg sikt. For helikopterflyging var det so ulagleg som det kunne vere. Berre nokre få dagar var det so pass sikt at det var brukbart. Dei gongane helikopteret var ute såg dei nok litt sel, men aldri samla i flokkar.

Framover mot månadskiftet september/oktober vart veret heller därlegare, mykje nedbør med därleg sikt, vinden stadig frå vestleg kant, oftast av kulings styrke, av og til storm.

Vi meinte å forstå at kastesesongen for selen no ikkje var langt unna. Hoselane vi skaut hadde fått mjølk, og ungane var sovidt vi kunne sjá

fullt utvikla, so vi meinte kastinga kunne ta til når som helst.

Omkring månadskiftet byrja den svære isbaksen som vi hadde arbeitt i å drive til havs og gå i oppløysing på grunn av den sterke langvarige vestavinden. Der som vi hadde vona at selen skulle finne lagleg is til kasting, var der snart ikkje brukbar is att, og vi måtte dra på leiting etter nye felt med brukbar is. Det synte seg å ikkje vere so lett å finne.

Vi gjekk sørover mot isbaksen, men over alt møtte vi tettpakka stor, stygg is med mykje sørpe mellom. Vi gjekk vestover langs kanten, tenkte vi kanskje kunne finne betre is om vi kom litt i le av øyane nord for Palmers Peninsula. Det bles kuling heile tida og utfør kanten var det mengder av store blåisar og små isfjell, som det var svært vanskeleg å sjå og halde seg klar av om natta.

11. oktober bles det sterk kuling og der var fullt opp av småfjell og storisor over alt. Vi kika om vi kunne finne eit godt sørpebelte i kanten, so vi kunne smette oss inn og ligge stille om natta. Vi fann ein stad som såg bra ut og gjekk litt innfor kanten og la stilt, men med maskina igang. Her låg vi roleg og godt, kom vi for nær ein storis, so gjekk vi berre unna litt og stoppa att. Det var svær dønning i kanten.

Kl. 05 den 12te gjekk vi litt vekk frå ein blåis som kom vel nær. Kl. 0630 gjekk eg i tønna for å gå ut av isen og fortsette vestover. Det heldt no på og lysne av dag og eg såg straks at iskanten var lenger vekk enn den hadde vore om kvelden. Dønningen hadde likevel vakse på og gjekk svært tung. Eg ga full fart, men skuta låg dønn fast, seig ikkje fram i det heile teke. Med den svære dønningen som gjekk kunne eg knapt tru det.

Dette var forsovidt ein situasjon vi var vel kjent med frå isen ved Labrador. Når der var tett, strak kant, hende det ofte at vi gjekk inn og la oss i ein sørpekant for å få det roleg, men av erfaring visste vi at ein lett kunne verte lurt og bli liggande fast om ein ikkje passa nøye på. Vi gjekk aldri lenger inn enn at vi hadde god dønning, og det var fast regel at ein snudde skuta



Sjøleopard Polarhav 1964. Foto frå Sigmund Bøe.

mot dønningen og kanten. Merka ein då at dønningen tok til å minke av, so gjekk ein straks ut mot kanten, enten heilt ut eller til ein fekk god dønning att.

Det som hende her var igrunnen heilt uforklarleg. Sjølv om vinden var kraftig, so stod den ikkje rett mot iskanten, men halvt langs kanten. Heller ikkje var der land i le som heldt imot ispresset. At den småmalne isen og sørpa kunne verte so tettpakka at vi ikkje klarte å røre på oss so mykje som ein tomme når dønningen gjekk so kraftig, ja, det var rett og slett heilt utruleg.

Dønningen berre auka på og presset vart hardare og hardare. Etter kvart vart skuta liggande på tvers av dønningen og på kvar dønning vart ho slengt (pressa) 10-15 meter sidevegs gjennom isen utan at ein derfor kunne sjå det minste tekn til blåstriper i sørpa på nokor side.

Det var voldsom påkjenning på skroget, men eg var ikkje so redd for det, det var som vanleg i slike høve ror og propell vi var mest redd for. Vi



Polarhav med helikopter på akterdekk. Her fra Newfoundland 1964. Foto frå Sigmund Bøe

heldt propellen gåande for å prøve å halde isen litt vekk frå roret, men det nytta ikkje. Isen var so hardt pakka at sjølv på full fart såg vi ikkje minste antydning til propellvatn. Roret vart pressa frå borde til borde kvar gong skuta vart slengt sidevegs i isen, sikkerheitsventilen på styremaskina hylte som ein stukken gris. Ein gong fekk vi eit lite blåflak under hekken som låg og daska mot roret, og no såg det skikkeleg vonlaust ut, men vi fekk sprengt det i småbitar med dynamitt til slutt.

Når dønningane song til som verst hende det at dørkplatene i maskinrommet spratt opp og dekk og deksbjelkar fjøra so det var lett synleg. Påkjenninga var kolossal, men det var likevel ikkje det vi var redd for, vi visste at skuta var solid. Men rett i le av oss og heilt nær låg der eit lite isfjell som sakte, men sikkert nærma seg etter kvart som isen pakka seg endå meir. Kor vi peilte og sikta so ville ikkje retninga forandre seg, og det var berre eit spørsmål om kort tid før vi ville få det rett inn i sida dersom tilhøva ikkje endra seg. Når det skjedde ville skuta vere ferdig i løpet av minuttar, det var der ingen tvil om.

13. oktober var situasjonen svært prekær heile døgnet. Om natta auka vinden på til sterk storm frå V N V, og dønningen fekk ei voldsom kraft. Skuta fekk ei juling som ikkje let seg beskrive. To gonger fekk vi med store vanskar sprengt sund flak som daska under styrbords låring og

truga ror og propell. Isfjellet i le åt seg stadig nærmare, men det gjekk ikkje fort, avstanden var no ca. 20 meter når skuta song til på dønningane. Det var heilt klart at dersom ikkje veret endra seg til det betre med det aller fyrste, so ville vi aldri få med oss skuta ut herfrå.

På morgonsida vart alle mann purra for å gjere seg klar til å gå på isen om nødvendig. Utetter dagen gjorde vi klart alt vi kunne tenkje oss av overlevingsutstyr. To fangstbåtar vart gjort klar so dei kunne lårast på eit øyeblikks varsel. Det var ikkje mange flate solide flak å finne, då nesten all is var malen opp til sørpe og knulter, men vi var heldige og fann eit nokso stort og solid flak ca. 100 meter frå skuta, og dette rekna vi med å bruke som landingsplass for helikopteret.

Dit jolla vi 8 fat flybensin og diverse anna utstyr, og helikopteret stod oppvarma og startklar på plattforma. Vi var 25-30 mil av nærmeste land på South Orkneys, og vi vona at vi skulle kunne ta oss inn dit med helikopteret om skuta gjekk ned. I Antarctic Pilot fann vi opplyst at der var ein nedlagt meteorologisk stasjon der og at der skulle vere eit nøddepot der, so vi kunne berre vone at det heldt stikk, for det var visst av gamal dato.

For meg var denne dagen det verste dilemma nokon sinne i mine 25-30 år som skipper. Spørsmålet var om eg skulle slå alarm og prøve å tilkalle hjelp medan vi hadde mulighet for radio-kontakt. Eg skjønte at slik tilhøva var no, so ville alt ombord vere ute av funksjon so snart vi kom i direkte berøring med isfjellet, so då ville det vere for seint.

På same vis med helikopteret, det stod startklart på plattforma, og vi måtte passe på å få det vekk før vi kom i kontakt med isfjellet, for då ville det bli slengt veggimellom.

Heller ikkje måtte vi ta av for tidleg, for det var sterkt avhengig av straumkjelda ombord i båten. Var det fyrst kome på isen, so måtte det haldast gåande, slik at det ikkje vart kaldt. Vi konfererte med flygar og mekanikar, og dei meinte transporten tillands skulle gå fint.

Eg var likevel noko uroleg, so mangt kunne skje undervegs, ein måtte flyge 9-10 turar for å få

med alle tillands, det var spørsmål om sikt, der kunne oppstå tekniske vanskar, når skuta var vekk hadde ein ikkje so mykje å hjelpe seg med i so fall. Noko anna eg tenkte på var drifta av isen. Til mi store undring hadde det vore svært lite drift i isen disse dagane vi hadde lege fast, med den sterke vinden vi hadde er det vanskeleg å forstå kvifor. Det eg no var redd for var at isen skulle kome i normal drift og då kunne avstanden til lands snart verte både dobla og tredobla. Alt dette var imidlertid slikt vi ikkje kunne gjere noko med, det måtte berre stå si prøve.

Vi hadde dagleg radiosamband med Falkland Radio for utveksling av verraportar, det hadde vi denne dagen og, og no fekk eg stasjonssjefen på telefonen og sette han nøyje inn i vår tvilsomme situasjon. Eg sa rett ut at eg hadde svært lite tru på at vi berga skuta, eg forklarte han nøyne om våre evakueringsplanar, eg bad han undersøke på ein diskret måte om der var andre farty i dette området, men for all del ikkje la noko kome ut offentleg om situasjonen før han evt. mista all kontakt med oss.

Eg visste berre altfor godt kva røre det ville verte om avisar og radio fekk snusen i tilstanden, men på same tid måtte ein fyrst og fremst ta omsyn til best mogeleg sikring av mannskapet på 25 mann.

Vi hadde og kontakt på mellombølge med verstasjonen på Signy Island, omlag 50 mil i NV av oss. Denne stasjonen vona vi kanskje å kunne nå på livbåtradion om nødvendig. - Falkland Radio kom inn seinare og kunne fortelje at der låg 12 japanske kvalbåtar sjøklar på Syd Georgia, alle 16 knops båtar, det var då ei gledeleg melding for oss.

Utetter kvelden og natta løya vinden litt og dønningen la seg og litt. Avstanden til isfjellet heldt seg konstant, og ut på natta klarte vi å baua ei skutelengd framover so vi fekk litt større avstand til fjellet. - Utetter dagen den 14de auka dønningen på att noko, og vi låg dønn fast att.

Den 15de kom vi 5-6 skutelengder fram, og vi rekna no med at vi skulle kome oss ut av klemma. - I dagane framover baua vi alt vi



Elefantsel Syd Georgia 1957. Foto Arne Moldskred.

kunne mot kanten, men det var lite vi kom fram. Isen i kanten vart stadig omstokka, stundom var kanten so nær som 2 mil, til andre tider var den 4-5 mil vekk.

Den 17de flaug helikopteret ei runde på vel 100 mil. Såg berre stor, stygg is og nokre enkle selar her og der ut mot iskanten. Der var ingen ungar å sjå.

Den 18de oppdaga vi at roret hadde fått skade, rorstammen var sannsynlegvis noko vridd, kanskje omkring 10 grader.

Den 22de klarte vi endeleg å slå oss gjennom til ope vatn.

Eg hadde fundert nokso mykje over kva som kunne vere årsak til den issituasjonen vi hadde hatt i denne tida vi hadde lege fast. Vi var ikkje uvante med tettpakka sørpekantar frå Newfoundlandsfellet når det var mykje nordostleg vind, men noko som kom halvvegs opp mot dette hadde vi aldri sett. Berre ein gong hadde vi hatt noko som likna, men på langt nær so hardt. Det var på første turen med "Polarhav", vi låg i fangst utfor Labradorkysten ca. 30 mil av land då vi fekk ein kraftig nordoststorm.

Isen kom på drift sørover, og den isen vi låg i vart pressa ned mellom Belle Isle og



Nyfødd sjøleopard på dekket til Polarhav. Foto fra Sigmund Bøe.

Labradorlandet. Det var svær dønning, og der vart eit voldsomt press på isen, som vart malen opp til sørpe og knulter med ein og annen blåisen innimellom. Då hende det og at vi vart liggande dønn fast, sjølv om dønningen var kraftig. Det var likevel ikkje halvt so hardt som det vi her hadde fått prøve.

Det var vanskeleg å forstå kvifor isen kunne pakke seg so utruleg tett her som det ikkje var land som heldt imot. Einaste forklaringa eg kan finne er at der måtte vere ein kraftig straum som sette opp mot vindretninga, og det kan vel for so vidt stemme med det at vi forandra svært lite posisjon i den tida vi låg fast.

Men so var det det at vinden i grunnen ikkje stod mot iskanten, men helst skrått langs kanten, og på syd breidde skulle isen drive 30- 40 grader til venstre for vindretninga, som var vest og VNV heile tida. Det skulle tilseie isdrift i nordost eller ostnordostleg retning som skulle ta isen ut til havs meir eller mindre.

Ein annan ting er at etter dei opplysningane vi hadde frå atlaset frå Hydrographic Office so skulle straumen her i området gå i nordostleg retning og dermed gi isdrift i endå meir nordleg retning. Basert på observasjonar frå ei rekke observasjonspunkt nett her i vårt område, so skulle straumen gå i nordostleg retning med 0.4-0.5 knops fart.

Berre eitt er sikkert: Weddelhavet er eit lunefullt hav som ein til kvar tid kan vente det verste av, mange har vorte lurte før der, og ikkje alle har kome so vel frå det som vi gjorde kor som er.

I dagane som no kom gjekk vi langs kanten og leita etter sel og brukbar is. Det såg nokso vonlaust ut. For det maste var kanten so tettpakka at vi ikkje kom meir enn nokre få skutelengder inn. Andre stader var der rive ut oddar, men der var det berre stor, stygg, avvaska is, ofte slakk og utoverreven. Sel var det lite vi såg, vi plukka ein her og ein der ute i kanten, og vi kunne konstatere at der no ikkje var drektige hoer lenger, det var stort sett ungdyr og hannar vi fann no. Kastinga var nok over eller i gang no, men spørsmålet var kvar helst det gjekk for seg.

Det spørsmålet fekk vi aldri svar på. Den langvarige kraftige vestavinden hadde heilt øydelagt isforholda i det området vi heldt oss no. Vi hadde sett vår von til den svære baksen med fin fangstis der vi kryssa rundt fyrste månaden. Der var det og mengder av drektige hoer tilstades, og vi fekk høve til å fylge utviklinga av ungane frå dag til dag, men då tida var nær då vi rekna med at kastinga skulle ta til, fekk vi ein vestavindstorm som sette heile isbaksen til havs so den gjekk i oppløysing. Deretter vart vi liggande fast i 11 dagar i det som truleg var kastetida, og vart hindra i å finne nytt felt. Vi måtte berre sjå det i augene at uveret vi fekk på oss nett i denne viktige perioden truleg hadde øydelagt turen for oss.

Vi sende helikopteret ut på rekognosering fleire runder, men fann same elendige forhold overalt der dei for over. 29. oktober fann vi to crabeaterungar på isen saman med mødrene. Den eine anslo vi til å vere 4-6 dagar gammal. Den hadde mjølk i magen, navlestrenget var vekk, den hadde ikkje fått tenner. Den låg saman med mora, men det var ikkje på kasteflaket. Det gjekk klart fram at den hadde vore i vatnet saman med mora. Den andre var truleg minst to veker gammal, den hadde og mjølk i magen, men den var svært stor og velutvikla. Etter det vi før hadde sett var ungane svært store og velutvikla før fødselen, og det kunne kanskje vere slik at dei fylgte mora i vatnet etter kort tid og at selen ikkje samla seg i store leger under kastinga slik som Grønlands-selen. Dette var og eit spørsmål vi ikkje fekk svar på.

Vi vog no på kva vi skulle gjere. Det var klart at vi måtte nokso langt i veg for å finne andre is-



Fangst på dekk, Polarhav sydisen 1964. Foto frå Sigmund Bøe.

og fangstforhold. Kastesesongen var truleg over, det minka på bunkersen etter all hardkøyringa for å kome ut av klemma, og med ein rorskade som vi ikkje visste om kor gale det kunne vere, fann vi det rettast å avslutte turen.

31. oktober gjorde vi siste flyrekognosering utan å observere noko positivt. Deretter demonterte vi helikopteret og gjorde sjøklart over alt. I grålysninga 1. november gikk vi ut av isen og sette kurs for Montevideo. Avfarande S.6020 V 4015. Det synte seg no då vi kom i sjøen, at på grunn av rorskaden ville ikkje auto-piloten fungere, vi måtte derfor styre for hand resten av turen. Ellers fungerte alt fint bortsett frå radaren, som vi godt kunne trenge no, då det var dårleg sikt i byrjinga og mange isfjell i farvatnet.

Vi kom til Montevideo 7. november. Havforskar Ørritsland, flygar Bergerud og mekanikar Svensson gjekk iland her og tok fly heim. - 10. nov. gikk vi til sjøs att. Kom til Bergen 7. desember. Vi tok i land helikopteret med tilhøyrande utstyr, før vi heldt fram til Brandal for å losse skinna, i alt 1125 skinn og 71 tonn spekk.

Vi hadde nokre få eksemplar av alle selartar som fanst i Antarktis, weddelsel, rosssel, pelssel, sjøelefant, sjøleopard og crabeater. Av desse var sjøleoparden so absolutt den som hadde finaste skinnkvalitet, både dei vaksne og ungane. Crabeaterungane var nok ikkje so verst, men av



Drivande isfjell. Foto frå Sigmund Bøe

dei vaksne dyra var der knapt eit einaste som ikkje var skamfert av spekkhoggar. Dei hadde 5-6 stripa etter spekkhoggartener nedover rygg og sider, enten som ferske sår eller som gamle arr.

Leoparden derimot hadde ikkje slike sår, dette rovdyret klarte sikkert å ta opp kampen med spekkhoggaren, den hadde ein tanngard som kunne skremme livet av nokon kvar, og den kan gjere ei utruleg fart gjennom vatnet.

Spekkhoggaren er utan tvil selen sin verste fiende.

Det hende av og til på Newfondlandsfeltet at der kom flokkar av dei inn i isen, og selen fekk då full panikk og rømde opp på isen so fort som mogeleg. Stundom stua dei seg ihop på flaka so dei heldt på å søkke ned, og dei rømde ikkje for folk om dei kom aldri so nær i slike høve.

Spekkhoggarane som samla seg her var nok ikkje av det intelligente, godslege slaget som småpratar og humrar og leikar seg, slik som mange naturvernalar fortel om.

Dette var ei blodtörstig mordarbande som var ute for å drepe for moro skuld og som jaga i flokk på ein nokså utspekulert måte.

Eit anna snodig døme såg vi av og til nede i Antarktis inne ved fastisen. Der kunne kome flokkar av pingvinar som lurte på å gå i sjøen, men dei stoppa på iskanten og stod der og diskuterte saka ei stund. Dei var visst redde der

kunne vere spekkhoggar i farvatnet. Dermed kunne dei utan vidare ta for seg ein av flokken og skubbe han i sjøen. Gjekk det bra so gjekk resten av flokken etter. For pingvinen var nok ellers sjøleoparden like farleg som kvalen, vil eg tru.

15. desember kom vi til Bolsønes Verft for dokking. Då vi kom på slippen og fekk sjå roret, ville vi knapt tru det vi såg, vi hadde nok vore meir enn heldige som hadde fått det med heim.

Sjølve rorbladet var forvridd og bulka so det var knapt til å tru, den svære rorstamma av 9 toms spesialstål var ikkje berre vridd, men den var forstrekt i kanten av foringa slik at den måtte brennast av for å få den ut.

Sjølve styremaskina (Frydenbø) var pressa sidevegs ca. ein cm og dei ca. 30 svære festeboltane (1 1/4 toms ?) var tilsvarande strekte utan å brekke. Det var vel nærmast eit under at ikkje noko var knust under den kolossale påkjjenninga det fekk då det i eit par døgn vart slengt frå borde til borde av ispresset i dønningen.

- Betre reklame for Frydenbø styremaskiner går det vel ikkje an å få.



**Fjords & coastal cruises
Northern lights on the open sea
Svalbard**

www.vestlandclassic.com

VESTLAND CLASSIC AS

Classic Style Small Ship Cruising

We want to bring back everlasting memories of wonderful ships with a classic onboard atmosphere, travelling along some of the most beautiful coastlines of the world in a new and more luxurious surrounding, but with the same nostalgia as was experienced in the old days.

On our unique cruises, you will be able to discover and explore charming places along the most attractive coastlines of Northern Europe.



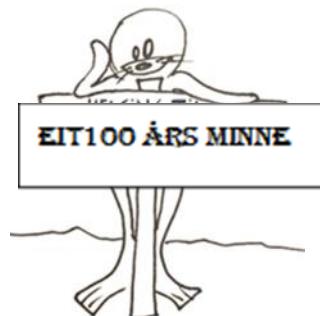
Sælfangsten frå Sunnmøre og Aalesund

Søndmørsposten
24. november 1922

Litt om de første Islands-ekspeditioner herfra og om de sunnmørske fangstmænds kamp og farer. Paa fiskernes utlodning i Fiskerforeningens lokale holdt opsynsbetjent Berge Barmen torsdag et foredrag om: «Sælfangsten fra Sunnmøre og Aalesund», hvorav vi tillater os at hitsætte:

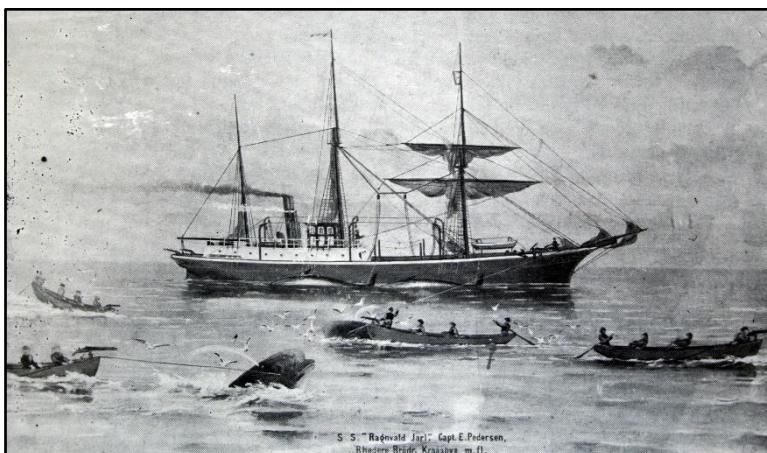
Fiskeri og fangst har utvilsomt helt fra de fjerneste tider hørt til de viktigste næringsveier for befolkningen her paa Vestlandet. Evnen til i baater og skip at færdes på det aapne hav gaar meget langt tilbake i tiden. Før vikingtiden var sjøfarten paa vesthavet saa utviklet at nordmænd hadde bebygget øgrupperne nord for Skotland – Orknøerne og Hjaltland. I vikingtiden føres denne erobring videre sydover til Nord-England og likesaa nordover til Finnmark – Bjarmeland og Svalbard vestover til Færøerne og Island. Som et ledd i denne erobring av havet og fangstpladsene maa man se færdene til og bebyggelsen av Grønland og reiserne derfra videre til Vinland. Det er den naturlige slutstøen paa hele den norrøne ekspansion i vikingtiden og de følgende aarhundrer.

Det er ingen let sak at gi en fremstilling av Sunnmøres fangstmænds færder, selv om jeg har levet sammen med mange av disse mænd. Der er ikke skrevet meget om disse, og fiskere og fangstfolk er ikke av mange ord. For dem gjelder kun fangst, liv eller død. De vil nødig fortælle om sine farefuldesituasjoner opp i isen og under Grønland. Forfatteren av Kongespeilet fremhæver at det er tre ting som er aarsaken til, at folk reiser til Grønland: den første er kappelyst og ry, fordi det er mandens natur at fare dit hvor der er utsigt til stor fare og gjøre sig



berømt. Den anden er vitelyst. Det er jo ogsaa mandens natur det at længte efter at se og kjende de ting som han har hørt fortælle om. Den tredje ting er vindelyst. Overalt vil mænd ha gods og gjerne være der hvor der er noget at tjene, selv om de i denne kamp ofte er utsat for store farer. Indtil 1888 var engelskmændene og skotlænderne alene om bottlenosefangsten; men da begyndte østlænderne denne fangst. I stedet for som de første at bruke haandharpuner fra baat drev nordmændene denne fangst ved at skyte bottlenosen med kanon baade fra skib og baat. Ved denne mer praktiske maate blev utlændingerne snart utkonkurrert.

I 1888 fik hr. Cato Mikalsen, som nu er 65 aar, Brødrene Kraasbye her i byen interessert for denne fangst. De dannet da A.S. Aalesunds Bottlenose Co. Briggen «Ragnvald Jarl», som ble utrustet til denne fangst og førtes av Emil Pedersen fra Arendal, gik fra Aalesund den 8de april 1888, og den 9de april skjøt den sin første bottlenose ut for Formandsneset. I 1891 drev de baade sæl- og bottlenose fangst i Vestisen og Færøfeltet. Det er det første fartøi fra Søndmøre som fangstet sel.



Ragnvald Jarl på bottlenose fangst i Vestisen.

Det var dette skib amerikaneren Welman leiet til sin nordpolsekspedisjon i 1894 og som forliste ved Waldenøen paa Spitsbergen. «Ragnvald Jarl»s navnebret ble fundet i Julianehaab distrikt paa Grønlands vestkyst etter 27 aars forløp.

Bottlenosefangst har siden været drevet fra Søndmøre og har utviklet sig derhen, at de

største av motorbaatene nu er begyndt paa denne fangst. Hr. Cato Mikalsen fremholdt denne tanke for mange aar siden, at bottlenosefangst vilde med mindre fartøier gi det bedste utbytte. Efter endt Finmarksfiske utrustet hr. Jonas Fuglevik sin slup «Sleipner» til haakjærringfiske ved Spitsbergen. Av hans mandskap den gang var der en erfaren og bevant sælskytter og de skjøt en del säl paa denne tur. Og han fik da et gunstig indtryk av sælfangsten som en mere lønsom drift end almindelig fiskeri.

Kommen hjem til Aalesund begyndte hr. Fuglevik at ordne sig for sølfangst til neste aar. Samtidig begyndte hr. P. Th. Sandborg at utruste slup «Nils Liaaen», som skulde føres av Severin L. Brandal. Likesaa utrustet hr. Peter Brandal og kjøpmann H. Koppernæs skjøite «Minna». I 1898 var her altsaa 3 fartøier utrustet for sælfangst frå Aalesund.

Alle fartøi herfra hadde de første aar skyttere fra Tromsø. Fuglevik var uheldig og fik en førsteskytter som saa daarlig, og derefter blev ogsaa resultatet det første aar.

I 1899 gik den først i Østisen og fik 1450 säl paa en maaneds tur. Prisen paa spæk var da optil kr. 22 pr. tønde. Paa skind var prisen 25-30 øre pr. kg. De første fangstmænd som var under Grønland herfra, er Peter S. Brandal med skjøite «Minna» og Ole S. Brandal med skjøite «Havfren» i 1900.

I 1901 gik ogsaa hr. Jonas Fuglevik med «Sleipner» og Mikal Landmark med slup «Norrøna» fra Vestisen til Grønland og kom ind i Claveringsfjorden paa Grønlands østkyst i slutten av juni maaned. Her skal jeg nævne et av de mange hundre tilfælder som utkjæmpes der oppe i ismarkene av de norske fangstmænd. Slup «Sleipner» og «Norrøna» kom ind paa nordsiden av en isflore som man antok var 20 kv.mil lang og ind i Claveringsfjorden.

Man la da skutene fast og gik i baaterne for at gjøre fangst. En baat fortsatte nord over langs landet. Den anden reiste over til Claveringsøen. Om bord i «Sleipner» var kun jr. Jonas Fuglevik og en mand som hadde en svuldfinger, eller spækfinger som man kalder det paa ishavet.

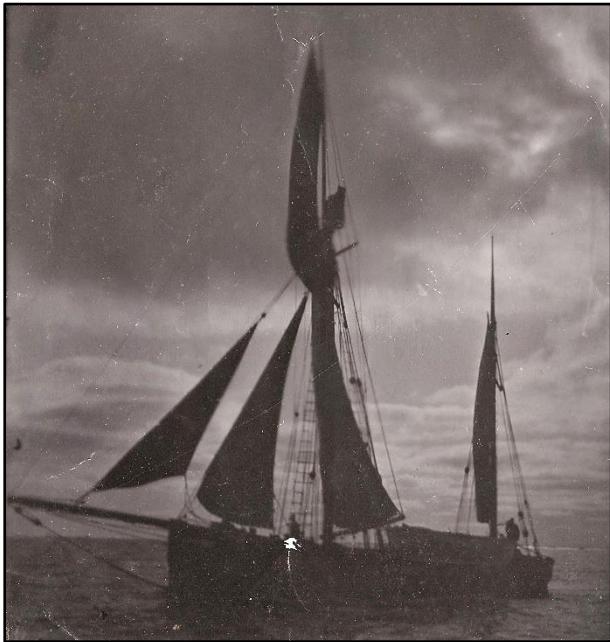


Norrøna

Pludselig blaaste det op en orkanagtig storm. Man fik skuten løs og skulde prøve at holde sig krydsende mellem land og iskant. «Sleipner» hadde revet storseil, storm klyver og en revet stafok, men sta??ken skjøredes.

Man fik sat en ny stormklyver i stedet for fok og herved gik det følgelig lang tid for en enkelt mand at utføre dette arbeide alene, saa skuten kom paa iskanten. Med det samme den tok imot isen, sloges 2 rystjern av og hækket sloges næsten av. Baugen satte paa isen og skuten kom ind i isen hvor der var smulere vand. Fuglevik blev opmerksom paa at der allerede var meget vand i skuten. Han slog da en spiker ind i garneringen og gik saa løs at pumpe. Efter en stunds forløp opdaget han glædeligvis at vandet minket, og at det var haap om bjergning. Han gik saa op i tønden for at se efter sine folk. Han blev opmerksom paa at en aare var opreist borte paa isen. Dette var den baat som hadde reist over til Claveringsøen.

Mandskapet kom gaaende om bord. Den andre baat var blitt trukket paa land og hvælvet, saa den gav ly for mandskapet. Men «Norrøna» var det gaat verre. Den var forlist og mandskapet kom om bord i «Sleipner». Man prøvet da saa godt man kunde at tætte «Sleipner» for at komme sig hjem. Senere kom ogsaa «Minna» og «Havfren» ind i Claveringsfjorden, og «Norrøna»s mandskap blev fordelt paa alle 3 skuter. «Sleipner» maatte slutte fangsten og gaa hjem. Den tok da hele «Norrøna»s mandskap med sig, da de to andre fartøier vilde fortsætte



Havfuren. Foto Olaf Sivertsen Brandal.

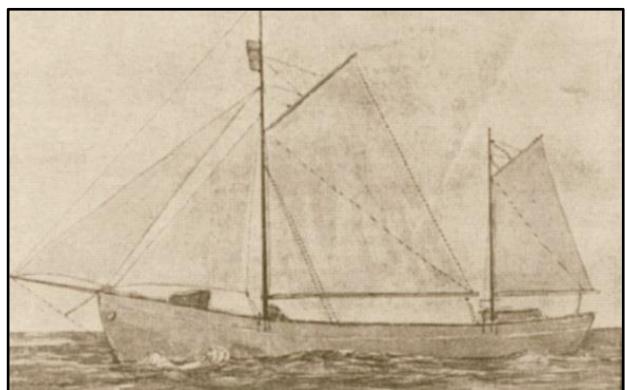
fangsten. De hadde 37 tønder spæk. Hr. Fuglevik sluttet ishavsfangsten i 1902 da han syntes at være for gammel. Han solgte sit fartøi til Sund i Kristiania og hans svigersøn Johan Olsen førte nu «Sleipner», som gik under Grønland i 1903. I 1905 indsattes en 10 hk. Avancemotor i «Sleipner» - den første herfra som drev sælfangst med maskindrevet fartøi. I 1905 forliste skjøite «Idræt», fører Peder Trandal. Mandskapet blev dog bjerget efter 16 dages ophold paa isen av en hvalfanger «Scotia» av Dundee.

Den første som overvintret paa Grønland herfra Søndmør, var skjøite «Floren», med Sevrin Liavaag som fører. Den gik fra Aalesund den 18de juni 1908 og kom tilbake igjen den 27de august 1909.

Ekspeditionen som bodde paa land, delte sig i to partier, 8 mand paa et sted og 4 paa det andet. Strækningen hvor de drev sin fangst, ligger mellem 74-75 gr.n.br. omkring Claveringsøen og Griper read. Efter Adolf Brandals dagbok blev utbytte av denne tur 15 moskusokser, 30 døde bjørner, 30 blaa- og hvitrevskind og ende säl, samt en levende blaarev. Det er interessant at læse om disse folks oplevelser; men det vil føre alt for vidt at gaa i detaljer. Jeg vil dog nævne i denne forbindelse hvorledes hr. Sevrin Liavaag og hans kamerat satte livet til deroppe,

da jeg mener at den slags er av de ting vi har tænkt os dette og andre tilfælder av samme, at kunne lindre økonomisk ved at samle midler til pensioner og hjælp til de gjenlevende ved at holde utlodninger eller basarer.

Den 12te mai kom en bjørn travende indover isen og mot stranden. Efter 2-3 timers jagt var bjørnen skudt. Derute hvor bjørnen laa, var det umulig at komme da isen ikke kunde bære en mand. Bjørnen laa 200 m. bortenfor den faste iskant paa litt tykkere is end ved iskanten der de stod. De prøvet isen, men den gav efter. Skipperen mente, at hvis to mand tok god fart med skiene vilde det gaa godt. Skipperen og en mand foretok dette vovsomme forsøk. De hadde en line mellom sig paa 5-8 favner, hvilken de holdt i med hænderne. Alt gik godt til de var midtveis mellom den faste iskant og bjørnen. Da gav isen pludselig efter og begge to faldt næsten samtidig i vandet. De paa land var ute av stand til at yde hjælp.



Floren teikna av Adolf Brandal

Man ilte efter taug og kjelke, men før den kom var de to mand omkommet. Isen var så glat og tynd at det ikke var raad at holde sig fast. Den 6te juli var en av mandskapet ute og skjøt sjøfugl, og idet han skulde ta en skudt fugl, væltet jollen. Han svømmet hen til et isflak og kom sig i land. Vi kan godt skjønne at han blev medtagt av kulde og anstrengelse. Han kan takke sin svømmedygtighet for sin frelse.

Den anden overvintringsekspedition lededes av skipper Vebjørn Landmark med «7de Juni» ved Germaniahavnen paa Sabinøen i 1909-1910. Fangsten blev 4 hvalrosser, 25 storkobbe, 6 bjørner, 100 ræv og 8 moskusokser. Desværre fik 3 mand skjørbug og 1 døde. Ved juletider

var hr. Landmark og en mand en tur nede ved Kap Mary for at se efter stationen hvortil det var 10 mil at gaa uten ski eller slæde. Det tok haardt paa kræfterne, og Landmark maatte tilslut pryle sin kamerat for at faa ham til at holde ut saa de kunde naa sit maal. «7de Juni» kom tilbake til Aalesund i slutten av august maaned 1910, med 5 mand av «Alabama»-ekspeditionen, hvis fartøi var vrak og hvis leder Mikkelsen var. Han og en mand til var ikke kommet til rette efter en slædetur.

Flere av vore uforfærdede fangstmænd er blit smukt hædret av danskerne for de tjenester de har kunnet vise de danske videnskabelige ekspeditioner ved østkysten av grønland. Skipperne Peder Trandal, Paul Lillenes og Laurits S. Brandal som bragte og hentet post for Danmark-ekspeditionen, fik hver sit guldur av den danske regjering. Jeg var personlig tilstede, da disse herrer blev overrakt disse gaver. Mandskapet fik 75 kr.



Paul Lillenes 1877-1950

Paul Lillenes og Landmark fik i 1912 den danske kongens fortjenestemedalje. Lillenes fandt hr. Einar Mikkelsen og hans kamerat



Vebjørn Landmark med den danske konges fortjenestemedalje.

Iversen paa Bass rock og tok dem hjem. Ogsaa andre fangstmænd har faat hædersgave fra den danske regjering. Jeg kunde saaledes nævne skipper Schelderup fra Bodø, som fik sølvbeger i 1909 for at ha bjerget besætningen paa skonnert «Ami», forlist ved Kongerlua paa Grønland.

Allikevel har hr. Einar Mikkelsen levert et tendensiøst indlæg om den norske fangstbedrift i «Nationaltid» for 9-11-21. Detter gjør den mand som skylder de norske fangstmænd sit liv. At de norske fangstmænd har kjendskap til Grønlands østkyst har været et gode for de videnskabelige ekspeditioner som danskerne har utsendt.

Det fortælles, at naar den nyanlagte koloni «Godthaap» skulde befolkes, tok man 12 mand fra slaveriet og like mange kvinder fra barnehuset i København, som efter lodtrækning blev egteviet og sendt til Grønland. Danskerne vil nu forbyde de norske fangstmænd at fangste ved Grønland, da de mener at eie dette land. Her maa det norske folk vise at de kan hævde sin ret til Grønland, som vi aldrig har fraskrevet os. Vor



"Minna" ved iskanten 1900. Foto Olaf Sivertsen Brandal.

sælfangst har utviklet sig i de sidste 25 aar meget raskt.

Saaledes var her i Aalesund i aaret 1898 tre seilfartøier, i 1918 var her 74, hvorav 20 motorfartøier og 54 dampfartøier. I forbindelse med denne store utvikling vil jeg nævne en del av de mænd som næsten den hele tid har deltatt i denne bedrift.

Isak Notø har uavbrudt drevet ishavet i 24 aar – fra 1899.

Hr. Johan Sandvik har i 20 aar drevet ishavet som fangstmand og skipper.

Hr. Johan Olsen i 24 aar og hr. Paul Lillenes i 23 aar.

Hvad disse mænd har været med at bringe til vort land kan jeg bare nævne et par opgaver fra statistikken. Værdien af sælfangsten i 1900 var kr. 470.000 for det hele land. I 1918 er verdien af sælfangsten for Aalesund og Søndmøre anslaaet til kr. 5.000.000. For det hele land til kr. 10.537.000. I 1922 blev sælfangsten drevet af 40 fartøier herfra som har ilandbgragt en værdi

av kr. 1.857.361, beregnet efter den pris fangfolket har faat opgjør efter.

Den aarlige værdi af den del af fangsten som er tat paa østkysten af Grønland, er ikke liten. Hvor stor den er, kan man ikke med sikkerhet si. Jeg har faat indtryk af at vore Fangstmænd regner denne fangst som kompletteringsfangst, som ofte kan være nødvendig for at gjøre en tur lønsom. I denne retning har disse fangstfelter været av betydning for os. Hvilken værdi de senere vil faa for vort erhvervsliv vil fremtiden vise.

Foredraget som paahortes med stor interesse, høstet vældig bifald.

Søndmørsposten 24. november 1922

Plukkfangst:

Sælfangsten:

"Fangstmand" til Brandal med 2700 dyr. Sælfangeren "Fangstmand" – skipper og reder Johan K. Brandal – kom igaar til hjemstedet med 2700 dyr. Skuten kom hjemover, da skipperen var blitt syk oppe i isen, men han hadde kommet sig underveis. En række andre sælfangere herfra fangstet paa same felt; men det var en tid siden man hadde talt med dem. Derfor kunde man bare anslagsvis angi deres fangster. Man antok at "Ris" hadde 2500 dyr, "Haugen" og "Lysningen" 2000 hver, "Harald" 3000, "Polaric" og "Hvitfjeld" hver 2500, samt "Polaris", "Løftingen", "Gjallarhorn" og "Uda" hver 2000 dyr.

Der hadde været fint veir hele tiden. Man hadde hat bare storis og ingen sørpe.

Ifølge telegram fra Jan Mayen til rederiet igaar har "Flemsøy" nu 2600 dyr.

(Søndmørsposten 28. April 1922)

Julestegen

Av Preben Astrup

Lad mig straks tilstå, at jeg ikke i begyndelsen var den store slædekusk.

Selv om jeg somme tider overfor kolleger og venner i Danmark har antydet, at det at styre et spand slædehunde ikke var noget, der lå mig helt fjernt.

På Kap Tobin havde jeg i lighed med andre på vejrstationen mit eget hundespand, som jeg gennem 8 år benyttede, når jeg var på f.eks. sæljagt eller på indkøbstur til butikken i det nærliggende Scorebysund.

I nordøstgrønlandskredse verserer stadig historien om dengang jeg, som yngste og sidst ankommen sondemand, efter bare 14 dage på vejrstationen nedlagde min første og desværre også eneste isbjørn.

Det var den bjørn, som blev anledningen til jagten på julestegen.

Her må jeg lige komme med en lille oplysning for jeres forståelse af det følgende.

Moskusokserne i Østgrønland er fredet. Men med den lille undtagelse, at hvis der i Scoresbysunddistriktet skulle blive kødmangel, så måtte der én gang i løbet af året skydes en moskusokse for hver 15 personer.

Og sjovt nok. Hvert år ved juletid blev der kødmangel og altså også i 1958.

Derfor skulle to mand fra vejrstationen sammen med 10 grønlandske fangere fra Scoresbysund af sted efter julestegen.

Jensen – det hed stationslederen – mente det lige måtte være noget for telegrafisten Ove og sondemanden Preben. Dels fordi Ove lige havde været telegrafist tre år i Danmarkshavn og der gjort kål på flere moskusokser og dels fordi jeg jo med den første bjørn havde bevist mine helt enestående jagtevner.

I parentes bemærket: De andre på vejrstationen stod ikke ligefrem i kø for at komme med.

Her skal det lige indskydes, at Ove og jeg i de første måneder havde været fælles om et hundespand.

Men at vi også i løbet af de måneder havde fundet ud af, at det nu nok var bedst med hvert sit spand, dels fordi vi gerne ville køre som det passede os ind mellem vagterne på sonden og i telegrafen. Men også fordi Ove have tillagt sig en kone, som også gerne ville med. Og to mand og en kone på én slæde, det er mindst en for meget.

Så lige i begyndelsen af december købte jeg elektrikerens hunde og slæde, som han faktisk kun brugte når han skulle de 10 km til Scoresbysund for at handle. Hvorfor skulle han bøvle med at fange og fodre hunde for at komme i butikken? Han kunne jo altid få et lift med en af os andre.

Senere har jeg lært, at køb af slædehunde har mange ligheds punkter med at købe brugt bil. Man skal tage en prøvetur, for at se hvor godt hundene trækker og om slæden i det hele taget er i orden.

Men det vidste jeg ikke dengang i december 1958. Jeg købte hele molevitten - 9 hunde, seletøj og slæde - uden prøvetur. Hundene så jo velfodrede ud. For velfodrede viste det sig senere. Og ikke mindst: Slædeoپstanderne, der stak op af sneen, var pænt lakerede.

Så var jeg klar til den store julejagt.

En af de første dage i december lastede vi så slæderne med sovepose, telt, proviant, primus, gevær og hvad der ellers hører sig til, når garvede fangstfolk begiver sig af sted efter julesteg i mørketiden.

Første stop var via Scoresbysund til Kap Hope. En lille boplads 25-30 km fra vejstationen.

Næste morgen skulle jagten på okserne så sættes i værk.



Tidligere fangstmann Ivar Ytreland fotograferer moskus i Paradisdalen 1996. Foto fra Ivar Ytreland.

Nu er det ikke sådan, at de stiller sig op for at blive til julesteg. De skal findes først. Og de er ganske gode til at få sig gemt af vejen. Helst langt oppe i fjeldene.

Men fangerne havde en ide om, hvor vi skulle søge. Så jeg fulgte troligt trop så godt som muligt. Hvilket skal forstås derhen, at jeg allerede på det tidspunkt havde fundet ud af, at mit nyerhvervede hundespand ikke var i så god træning.

Men det gik dog. Over fjordisen direkte mod en tilfrosset elv. Op gennem det tilfrosne elvleje og op over tilfrosne mindre vandfald. Et knokkelarbejde, hvor slædekusken hele tiden må skubbe bag på slæden.

Og ganske rigtigt fangerne havde ret. Sidst på eftermiddagen, lige før det blev helt mørkt, stødte vi på en flok moskusokser og hvor de gamle tyre måtte lade livet.

Så var det ellers i gang med at pelse dyrerne. Det kræver sin mand i 30 graders bælgmørk kulde, med en lommelygte i munden og en kniv i den ene hånd. Det er i hvert fald vigtigt at vide hvor man har den anden hånd.

Af med pelsen. Det bliver senere til verdens bedste sovepose.

Derefter lynhurtigt indvoldene ud og kødet parteret inden det hele fryser til en stor uhåndterlig klump.

Så skal der fodres hunde. De får selvfølgelig indvoldene.

Og så kommer det bedste efter en lang dags slædekørsel. Teltet op, soveposen rullet ud, gang i primussen, af med parka og moklux op til tørre. Og så en gang friskkogt moskusokse inden man slukker for primussen og krvler i soveposen. 5 minutter efter er der minus 30 grader i teltet.

Nu var det jo første gang, jeg skulle telte med hunde og slæde. Så hvad gør man. Ja, man gör selvfølgelig som fangerne. Sætter teltet op over slæden og lader hundene blive liggende i skaglerne foran slæden i stedet for at sætte dem i den medbragte hundekæde.

Og så sker der selvfølgelig det, der skal ske, når ens hunde ikke er afrettede til at blive liggende foran slæden.

Midt om natten vågner man ved at slæde, med mand på slæden, bliver trukket ud af teltet. Og inden man har fået mokluxerne på, er man blevet flyttet et godt stykke væk fra teltet.

Mokluxser er en dårlig erstatning for rigtige grønlandske kamikker. De svarer nærmest til en mokkasin med et påsyet lærredsskraft og med et par lammeskindsstrømper inderst. Helt fine i frostvejr, når man sidder på slæden. Men svære at stå fast med på is og sne. Man sutter nærmest af sted som en, der har noget ubehageligt i bukserne.

Men hundene faldt til ro – helt af sig selv. Der lød godt nok nogle lidt mærkelige smaskende lyde. Men hvad gør det, når der blot bliver ro og man kan få flyttet teltet hen over slæden igen for at genoptage den afbrudte søvn.

Næste morgen vågner man og tænder primussen. Får sig en kop varm te og en gang havregryn med sukkermælk på og er derefter klar til dagens stolte hjemkørsel med julestegen.

Ud af teltet og hvad ser man. Hundene har filtret skaglerne sammen i en stor knude og dertil fået dem godt fedtet ind i resterne af en moskusoksemave. Det hele i en stor sammenfrosset klump.

Så er det bare at gå i gang med at få banket og redt de sammenfiltrede sammenfrosne skagler fra hinanden. Inden man er færdigt med det, er de andre slæder langt på vej ned gennem elvlejet og ned over de frosne små vandfald. Hvilket betyder, at man pludselig ikke har nogen lige foran af tage bestik efter.

Men nedad gik det. For fulde fart. Med hunde til højre og venstre for slæden og ind imellem også en hund ind under slæden. Forgæves søger man at styre den vilde nedfart. Står bag ved slæden. Holder godt fast i opstanderne, dels for at bremse og dels for dog at forsøge at styre den hæsblæsende nedfart lidt.

Lige med et føler man kulde om tærne. Ser ned og konstaterer at mokluxsålerne er væk. Ser samtidig, at lammeskindssokkerne også er på vej væk.

Og midt i det hele ryger man for fuld fart ud over et af de tilfrosne mindre vandfald og ender indfiltret i en stor klump af slæde, hunde, sovepose, telt og moskusoksesteg.

Får det hele på plads på slæden igen, samtidig med at man forsøger at holde hundene i ro. Der falder nogle ord, der ikke skal gentages her.

Flår resterne af mokluxerne af. Skifter til et par bjergstøvler af læder. Som ikke er særligt velegnet fodtøj i 30 graders kulde.

Fortsætter den vilde fart nedad og ender til sidst nede på fjordisen for hurtigt at opdage, at hundene i løbet af natten har spist for meget moskusmave og derfor ikke er i form til at trække slæden med moskusokse, telt, sovepose og alt det andet grej de 30 - 35 km hjem til Kap Tobin.

De blev de længste km i mit liv. Det er den eneste gang jeg har løbet det meste af 30 km bag

efter en slæde. Men det var livsnødvendigt for at holde varmen i et par dårlige bjergstøvler. Det var jo længe inden Ecco udviklede og sponsorerede støvler til Kronprinsens grønlandstur.

Men det skal siges, at mandskabet på Kap Tobin tog pænt imod mig, da jeg nåede vejstationen sådan 9 timer efter Ove. Jeg havde dem nu mest mistænkt for at være bange for, om jeg nu også havde julestegen med hjem.

Det er i øvrigt den meste seje steg, jeg nogensinde har fået til jul.

Plukkfangst:

Funden bottlenose.

Dampskip "Drott" av Brandal fandt nys en bottlenose ute paa torskebankene. Det var en stor fisk paa 10 meters længde. Ved halen hadde haakjærringen flerset 2-3 meter av hvalen. Av resten fik man 15 tønder tran.

(Søndmørsposten 7. April 1922)

Sælfangsten

Til Brandal er yderligere indkommet sælfangerne "Harald" og "Ris" med henholdsvis 2800 og 2000 dyr. De beretter, at der har været surt veir, men ikke storm oppe i isen i det sidste. Derfor har det gåaet smsst med fangsten i den senere tid.

(Søndmørsposten 5. Mai 1922)

En Filmfotograf med "Maud"

Naar "Maud" letter for at dra ivedi paa Nordpolsfærden i begyndelsen av juni følger der en filmand med.

Det er Reidar Lund i Biofilm. Han skal filme hele veien ombord helt til "Maud" kommer ind i isen.

(Søndmørsposten 5. Mai 1922)

Kjære POLARSTAR venner

Det er på tide å ynskje alle saman av dykk ei retteleg God jul, takke for dei gode stundene, dvele litt ved dei litt tyngre bakkane, og også kjekt å snart kunne seie godt nytt år til alle og einkvar som er glade i den gamle dama vår m/s POLARSTAR, Ishavsmuseet og den polare historie.

Likeeins er det godt å få takke for alle som har kontakta oss og snakka fint om skuta. Det er eit spesielt år, der det no er andre som har ansvar for drift og framtid for skuta. Det er både godt og trygt å vite at skuta no er i dei beste hender. Og med håp og mykje god drift, og gode spennande oppgåver, vil eg ynskje dei nye drivarane all muleg hell og lykke.

Og ikkje minst er det kjekt å sjå at dei gode hjelparane, dugnadsfolka og entusiastane er med vidare. Det er ein fantastisk gjeng, kulturerarar av argaste sorten. Takk for alt dykk har bidrege med gjennom desse ca. femten åra oss har jobba med skuta. Mange harde, hektiske og tøffe tak for å halde vedlike, men også mange utruleg flotte stunder ilag.

Oss bør og ta ein liten stopp og minnast dei som har vore rundt oss dette miljøet og som har gått ut av dette livet, fred over deira minne.

Skuta vår er heime, der ho høyrer til!

Takk og til alle gode orda, telefonane, klappa på skuldra, og for ikkje å snakke om dei, må vere hundrevis av bilder av skuta som eg har motteke på sms eller i email-boksa. Store fine minner alt i hop, der ho bl.a pynta opp for Kongeparet, ho har vore i TV-ruta og TV program, firma har leigt og nytta skuta osv.

La oss alle bidra til eit godt liv for The Grand Old Lady!

Kjære alle sama, oss sjåast, oss treffast, oss står på vidare!

Beste helsing frå alle oss i VS Poland Sp. z.o./Willy



Polarstar i Nordlys på Hareid hamn. Foto George Catlin.

Plukkfangst:

Sælfangsten.

Sælfangeren "Flemsøy" er kommet hertil fra Danskestrædet med 1550 dyr. "Brandal" er kommet hjem fra same felt med 700 dyr. Mandskapet paa sidste skib meddeler at "Polaric", "Polaris", "Aarvak" og "Harald" har gode fangster.

(Søndmørsposten 14. Juli 1922)

Sildefisket ved Island

Fra Kristiansund utrustes iaar 17 ekspeditioner til sildefisket ved Island.

(Søndmørsposten 17. Juli 1922)



Blåtur – bedriftstur – team building?
Eller planlegg du bryllaup eller tur med vener?
Bruk veteranbåten «Polarstar» på fjordtur
Gi dine kundar ei unik oppleving med Ishavets
Grand Old Lady

Sesong Polarstar 1. mai til 30. oktober.

Maks 50 pax på dag – 24 overnatting. Booking og informasjon

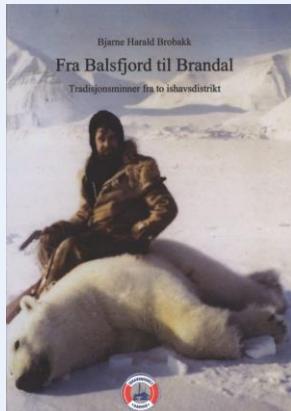
Ishavsmuseet Aarvak, tlf 95 11 76 44

post@ishavsmuseet.no - www.polarstar.no

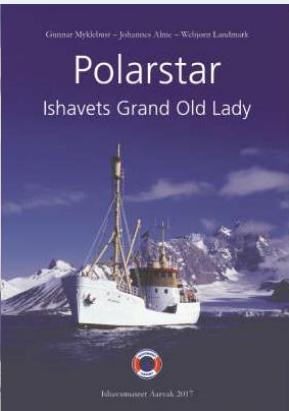


Besøk vår nettbutikk og sjå vårt store utval av polarbøker!

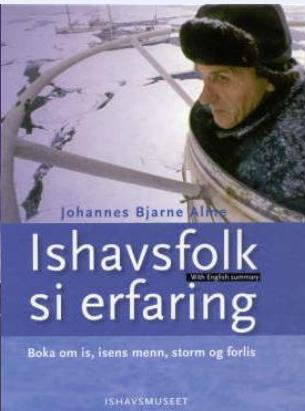
No også med ei eiga fane for antikvariske bøker og gåvebutikk.



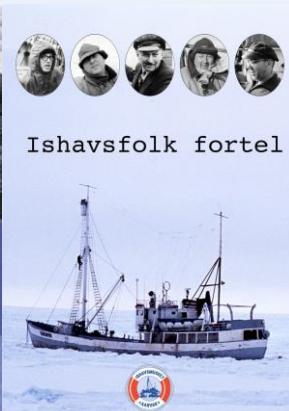
Frå Balsfjord
til brandal kr. 275,-
Bjarne H. Brobakk



Polarstar
kr. 398,-
Gunnar Myklebust



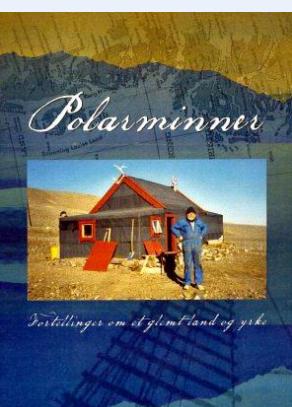
Ishavsfolk si erfaring
kr. 398,-
Johannes Alme



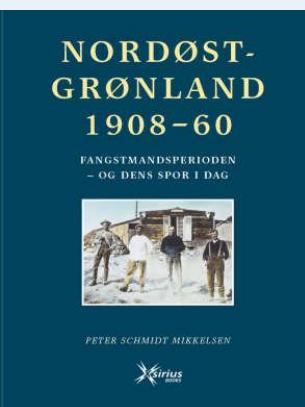
Ishavsfolk fortel
kr. 445,-
Ishavsmuseet



Ekspedisjonslege i
Vesterisen kr. 175,-
Hans Kragset



Polarminner
kr. 298,-
Ivar Ytreland



Nordøst-Grønland
kr. 795,-
Peter Schmidt Mikkelsen



Soga om «Aarvak»
kr. 298,-

www.ishavsmuseet.no/nettbutikk



Returadresse:
Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28
6062 Brandal

Porto Betalt P.P
Avtale 617108/7



Nærleik. Lokalkunnskap. Personleg kontakt.

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



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



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



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



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

